3,90 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 2
Februar 2008
57. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B13411

Unter der Lupe:

- Turm-Tw von Märklin
- 95 von Fleischmann
- Metronom-246 von Piko
- TT-50.35 von Tillig
- Klv 20 von Brekina
- Gagrs von Brawa
- Pestizid-Wagen von MBMS
- Unterstand von Moba-Art
- ZT 300 von Busch in TT

WERKSTATT:
Mischbetrieb, *Teil 2*

Runder Geburtstag
80 Jahre Dresdner Brückenwerkstatt



Große Leseraktion

- *Wählen Sie Ihr Topmodell*
- *Preise im Gesamtwert von über 14000 Euro!!*

Elektronisches Modell-Stellwerk
Der PC als Steuermann

Kein Platz und doch Betrieb
Im Kurz-Zugzwang

MEB exklusiv:

DER LOK-TÜV

BOMBARDIERS TRAXX-DIESEL GESTARTET

Anlagenbau mit System
Schneller Wechsel



Auf dem Holz-Weg
Wo geht´s zum Bahnhof?

Inhalt

Traditions-Zug in N 84

Auf dem Teil einer stillgelegten Eisenbahnstrecke: Heinz Lomnicky stellt Museums-Zugverkehr nach.





66 Wer wagt, gewinnt...

Leser küren die Sieger zum „Goldenen Gleis". Es locken Gewinne von über 14 000 Euro, Hauptpreis: Eine Tibet-Reise.

16 Fit für den Betrieb?

Jede fertiggestellte Lok muss eine Inbetriebsetzungsfahrt absolvieren, MEB war bei der Traxx-246 010 mit dabei.



Titel: 246 Piko, Figuren Preiser. Foto: Rainer Albrecht

80 Am Anfang war...

...eine Idee: Dietmar Gahler (†) und Bernd Ringstmeier brachten PC und Modellbahn zusammen.





24 Über den Sund

Die neue Ziegelgrabenbrücke war ihr Meisterstück: 80 Jahre Brückenwerkstatt Dresden.

BAHNWELT AKTUELL

FERNVERKEHR

ICE fährt nach Dänemark

● Für je rund eine Million Euro ließen im Jahr 2007 die DBAG und die dänischen Staatsbahnen DSB fünf Diesel-ICE (Baureihe VT605) technisch modifizieren. Sie seien damit fit für den Verkehr in unser nördliches Nachbarland, so die Bahn. „Wir suchen den Wettbewerb zunehmend auch im internationalen Verkehr zu Billigfliegern und dem Pkw. Wir sind überzeugt, dass die umweltfreundliche Bahn Marktanteile gewinnen wird", sagte Dr. Lutz Bücken, Generalbevollmächtigter Systemverbund Bahn, in Hamburg bei der Vorstellung des umgebauten, jetzt auch Dänemark-tauglichen ICE. Fünf weitere Triebzüge sollen noch folgen. Die restlichen neun Diesel-ICE bleiben vorerst als Reserve weiterhin abgestellt. Die Deutsche Bahn AG hält aber einen Umbau der restlichen VT605 für den Dänemark-Verkehr für durchaus denkbar. Die Dieselvariante des deutschen Hochgeschwindigkeitszuges verbindet jetzt Berlin über Hamburg – Puttgarden und die Scandlines-Fähre mit Kopenhagen sowie auf dem Landweg über Flensburg mit Aarhus. Im ICE-Betriebswerk Hamburg wurden die letzten Umbaumaßnahmen an den 605 durchgeführt. Das Werk ist auf ICE-Züge spezialisiert, neben dem Betriebswerk Langenfelde ist auch Eidelstedt nun für die Wartung der Diesel-Triebzüge zuständig. Die umfangreichen technischen Arbeiten hat die Bahn in Eigenregie durchgeführt, wie beispielsweise den Einbau der ATC („Automatik Tog Control", die automatische Zug-Überwachung). Bis zu 200 Kilometer schnell wird der ICE im Däne-



Nun fährt der 605 004/504 der Deutschen Bahn AG auch auf der Ostsee. Hier verlässt er bei einer Probefahrt am 29. November 2007 das Fährschiff „Deutschland" in Puttgarden.

HAMBURG

Missglückter Start

● Der S-Bahn-Betriebsstart der Zweisystem-Züge von Hamburg-Neugraben nach Stade hatte gut begonnen und endete mit Zugausfällen, Verspätungen und liegengebliebenen Zügen. Seit Inkrafttreten des neuen Fahrplans fährt die Hamburger Gleichstrom-S-Bahn ab Hamburg-Neugraben auch im Wechselstrom-Netz mit Oberleitung und ab dort auf den Fernbahngleisen bis nach Stade. Dafür hat die S-Bahn 33 vorhandene Triebzüge der Baureihe 474 umgebaut und neun Stück neu bauen lassen. Mit Luftballons und Lebkuchen für die Fahrgäste feierte die S-Bahn den Betriebsstart in Stade mit einem großen Volksfest. Den ersten Plantag lief der Verkehr noch ganz gut, doch am Montag blieben drei Züge liegen, an einem Bahnübergang mussten die Triebfahrzeugführer die Schranken von Hand schließen. Die Probleme hielten den ganzen Tag an, zeitweilig wurde der Verkehr ein- und auf Busse umgestellt. Bahnsprecher Dirk Pohlmann gab an: An der Überleitungsstelle von Gleich- auf Wechselstrom sei ein Relais kaputt gegangen, es sei zu einem Spannungsabfall gekommen und in Buxtehude habe es eine Signalstörung gegeben. Die Fahrgäste wurden nur mangelhaft über Verspätungen und Ausfälle informiert und waren mehr als unzufrieden. Auch die Bauarbeiten der Bahn sind noch nicht abgeschlossen, in Buxtehude wird noch am Gleis 3 gebaut. In Stade sind die Abstellgleise für die S-Bahn noch im Bau und auch sonst sind die Bahnsteige auf den Unterwegsbahnhöfen noch nicht fertig.



Foto: Brüggemann

Bei der Premierenfahrt nahmen der Vorstandsvorsitzende der DBAG, Hartmut Mehdorn, Niedersachsens Ministerpräsident Christian Wulff sowie viele Ehrengäste teil. Nach einem Eintrag ins goldene Buch der Stadt Stade fuhren die Ehrengäste in Bussen nach Hamburg zurück.

mark-Verkehr innerhalb Deutschlands unterwegs sein. Die Reisezeit von Berlin nach Aarhus verkürzt sich um 40 Minuten auf 6 Stunden, 45 Minuten. Die ICE-Züge sind kürzer als die früher eingesetzten dänischen IC3 in Doppeltraktion, die bereits seit 1991 zwischen Hamburg und Kopenhagen im Einsatz sind, und verfügen über weniger Sitzplätze. Der vierteilige ICE kann jedoch nicht verlängert werden, da er sonst nicht auf Fähren passen würde. Auch bei der DBAG hat man Befürchtungen, dass die Platzkapazität der ICE-Tw nicht ausreichen könnte. Da man aber noch Züge in Reserve hat, hofft man so, das Angebot kurzfristig erweitern zu können. Von Hamburg bis Nykobing wird nur mit einem einteiligen Zug gefahren, ab dort soll gegebenenfalls ein zweiter Vierteiler angehängt werden. Ganz arbeitslos werden die dänischen IC3 auch nicht, zwei Zugpaare verkehren weiterhin. Ein paar Kuriositäten lieferte der Umbau auch noch, so bestand die dänische Eisenbahnergewerkschaft auf den Einbau eines Kaffeetassenhalters im Führerstand. Den Kiosk im Zug mit eingebauter Kleinküche nennt die Bahn jetzt Galley. Das Wörterbuch übersetzt Galley mit Kombüse. Die Luftfahrt habe das Wort aus der Seefahrt übernommen und aus der Luftfahrt habe es sich die Bahn, geliehen, wie Christine Geißler-Schild von der DBAG betonte. Wie in der Schiff- und Luftfahrt würde man bekanntlich auch im ICE „an Bord" begrüßt. Und der ICE fährt jetzt überdies tatsächlich zur See.



Fotos: Brüggemann

Die Verbindung von Deutschland nach Dänemark symbolisieren die gemeinsamen Firmenlogos DB und DSB.



Foto: Schubert

Am 2. Dezember 2007 fuhr 03 1010 für einen Leipziger Veranstalter eine Charterfahrt von Leipzig Hbf nach Dresden Hbf. Der Zug bestand aus dem Wagenmaterial der Christian-Goldschagg-Vermietung (Standort Nossen) und zwei Bghw-Wagen vom Eisenbahnmuseum Leipzig-Plagwitz. Der Zug verlässt gerade Radebeul-Ost und passiert die Behandlungsanlagen der Schmalspurbahn Radebeul – Radeburg.

Epochale positive Signale


Dr. Karlheinz Haucke

Haben Sie´s etwa gemerkt? Oder Sie? Gefühlt, geahnt, befürchtet, gar erhofft?

Eben noch wähnten wir europäischen Eisen- sowie Modellbahner und -bahnerinnen uns sicher mitten in der Epoche V. Nun aber stellt sich heraus, dass das überhaupt nicht stimmt: Schon seit geraumer Zeit bewegen wir uns in der Epoche VI, rückwirkend beschlossen und verkündet in der NEM 800 von der Technischen Kommission (TK) des Verbands der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas (MOROP).

Abgesehen davon, dass die Gründungsväter – eben – qua Verbandsnamen offenbar einen weiblichen Anteil an der Hobby-Ausübung für ausgeschlossen hielten, macht mich persönlich stutzig, dass die technischen Kommissionäre eine sechsjährige Übergangszeit von 2005 bis 2010 für notwendig erachteten. Will man uns den epochalen Schock mildern oder der Branche nur Zeit lassen, ihre Sortimente und Kataloge neu zu ordnen? Oder sind die Unterscheidungsmerkmale zur Vorepoche – Stichwort bunte Bahn, EStW – gar zu diffus?

Ich neige jedenfalls dazu, eine Epoche V vor XII einzuführen, nicht zuletzt, wenn ich mir so die Entwicklung im länderübergreifenden Nahverkehr anschaue.

Mal sehen, ich könnte diese Idee ja auf der bevorstehenden Nürnberger Messe an den Mann und die Frau bringen. Schließlich brauchen wir positive Signale, etwa Rocos Taschengeldtarif (hört sich eigentlich nicht nach einem Kreditvertrag an) oder Märklins Turnaround-Preis für die europaweit beste Sanierung. Alle Achtung, die Modellbahn ganz vorn? Das zumindest hört man gern!

Bahnwelt Aktuell

SCHWEIZ

Wie ein eidgenössisches Uhrwerk



Foto: Armin Schmutz

BLS-Re 4/4II 501 mit EW III-Wagen, verlässt Ausserberg Richtung Goppenstein. Die BLS-Züge verkehren an Wochenenden von Brig bis Bern, an Werktagen bis Spiez.

● Seit der Nacht auf Sonntag, 9. Dezember 2007, gilt auch bei den Schweizern der neue Fahrplan 2008. Der Wechsel verlief gemäß Mitteilung der SBB ohne nennenswerte Probleme. Markantestes Ereignis war die Aufnahme des fahrplanmäßigen Vollbetriebs durch den neuen, 34,6 Kilometer langen Lötschberg-Basistunnel (LBT, siehe MEB 8/2007, „Habemus Tunnel"). Der erste planmäßige Zug, Bern ab 6.07 Uhr, nach Visp und Brig, hatte reichlich Prominenz von Bahn und Politik an Bord, unter anderen Alt-Bundesrat Ogi, in seiner Amtszeit unermüdlicher Befürworter des LBT. Die mit Doppelstockwagen geführte Komposition brauste mit 193 km/h durch den Tunnel, angeführt von der rot-weiß bemalten, für Wallis-Tourismus werbenden Re 460 090. Wer statt des schnellen Weges ins Wallis den schöneren Weg über die Bergstrecke wählt, wird nun wieder mit BLS-Zügen transportiert. Bis die bestellten Nina-ähnlichen Triebzüge von Bombardier zur Verfügung stehen, verkehren teils EW III-Kompositionen, aber auch solche mit konventionellen A-Wagen und so genannten Jumbo-Zweitklasswagen. Wie von der BLS, Betreiberin des Basistunnels, zu vernehmen ist, läuft der Betrieb im Tunnel ohne Probleme. ETCS funktioniert zur Zufriedenheit. Leichte Verspätungen von wenigen Minuten in den ersten Tagen waren nicht dem Tunnelbetrieb zuzuschreiben, sondern wurden aus dem übrigen Netz importiert. Auch der Cisalpino ETR 470 musste aus fahrzeugtechnischen Gründen mehrmals über die Bergstrecke fahren. In den ersten Tagen sind nebst den fahrplanmäßigen Personenzügen täglich rund 40 Güterzüge durch den LBT gefahren. Für diese sind 70 Trassen vorgesehen, so dass der Tunnel momentan noch nicht voll ausgelastet ist. Es zeichnet sich ab, dass verspätet eintreffende Güterzüge eher auf das nächste freie Fahrplanfenster warten, als mit zusätzlichem Lokaufwand über die Bergstrecke zu fahren. Immerhin fahren täglich noch 15 bis 20 Güterzüge über die Bergstrecke, die nicht über ETCS verfügen oder aus anderen Gründen so geplant sind. Gut eine Viertelstunde kürzer werden auch die Reisezeiten nach Lauterbrunnen und Grindelwald mit der Inbetriebnahme des Vollknotens Interlaken-Ost dank verbesserter Anschlüsse. Ein Wermutstropfen sind die neuen Preise im öffentlichen Verkehr, die im Durchschnitt um 3,1 Prozent angehoben wurden. Mit dem Halbtagsabo ist neu eine verbilligte Tageskarte für 54 Franken, gültig morgens ab 9 Uhr und am Wochenende ohne Einschränkungen, erhältlich.

Zwischenhalt

■ **Die Deutsche Bahn AG** beabsichtigt, für künftige Fahrzeuggenerationen im Fernverkehr eine Möglichkeit der Fahrradmitnahme vorzusehen. Das teilte DB-Personenverkehrsvorstand Dr. Karl-Friedrich Rausch auf Anfrage des Bundestagsabgeordneten Dr. Anton Hofreitner (B90/Grüne) mit.

■ **Die VTG AG** übernimmt den US-Waggonvermieter Texas Railcar Leasing Company (TRLX) und steigt damit in den nordamerikanischen Schienengüterverkehr ein.

■ **Die Salzgitter AG** hat für eine Flachstahltochter einen Vertrag mit Veolia abgeschlossen. Dabei geht es um Transporte von 100 000 Tonnen pro Jahr.

■ **Railion** startete am 9. Dezember 2007 den Güterverkehr auf der Betuweroute Rotterdam – Oberhausen. Die Containerzüge werden von 189 mit ETCS gezogen, zunächst fahren etwa zehn Güterzüge täglich. Die Transportzeit wurde von 4,5 auf unter drei Stunden gesenkt.

■ **Rail4Chem** fährt im Auftrag von DHL Kerosin-Ganzzüge von Bramsche (bei Osnabrück) zum Flughafen Leipzig-Halle. Zur Zeit verkehren ein bis zwei Züge wöchentlich.

■ **Eine Professur an der TU Berlin** stiftet die DB AG, der gestiftete Lehrstuhl soll „Logistikdienstleistungen und Transport" heißen und in den nächsten drei Jahren mit 1,7 Millionen Euro finanziert werden.

■ **Wieder mal auf Einkaufstour** in Großbritannien ist die DB AG. Gegenstand des aktuellen Interesses ist die Chiltern Railways mit Strecken von London nach Nordwesten, darunter die aufkommensstarken Linien nach Birmingham und Aylesbury.

■ **Lettlands Eisenbahn LDZ** lässt das Signalsystem der Ost-West-Bahnkorridore von Krustpils nach Daugavpils und Rezekne modernisieren. Den Auftrag erhielt ein Konsortium unter Führung von Bombardier.

■ **Bei Calbe** soll eine neue Verbindungskurve geplant und gebaut und somit eine durchgehende Strecke Bernburg – Calbe – Magdeburg realisiert werden. DB Netz und das Land Sachsen-Anhalt haben eine entsprechende Vereinbarung geschlossen.

■ **Die S-Bahn im Verkehrsverbund Oberelbe** soll bis 2015 von Dresden aus bis nach Großenhain und Freiberg reichen und im 15-Minuten-Takt bedient werden.

■ **Die Stationspreise** der DB-Tochter Station&Service AG (StuS) steigen erneut um zirka zwei Prozent. Das stößt auf Kritik der Bundesarbeitsgemeinschaft SPNV: Nach ihrer Einschätzung müssten die Preise nach Rationalisierungen und Absenkung des Leistungsumfanges eher reduziert werden. Damit nicht im Sachzusammenhang steht ein Personalwechsel an der Spitze von StuS:



Foto: Breuler

Auf EBA-Zulassungsfahrt war am 13. Dezember 2007 285 001-4, das inzwischen allerjüngste Kind der Bombardier-Traxx-Familie. Die hauseigene Bezeichnung F140DE zeigt schon, dass es sich um das dieselelektrische Pendant zur Güterzug-E-Lok-Baureihe 185 handelt. Im Vergleich zur Schwester-Lokbaureihe 246 verfügt die 285 über einen klassischen Tatzlagerantrieb, der Höchstgeschwindigkeiten bis 140 km/h erlaubt, und hat optional ein Personenverkehrspaket etwa mit Zugsammelschiene und TB0-Ausrüstung. Im Maschinenraum arbeitet ebenfalls ein 2200 kW starker MTU-4000-Motor.

SCHWEIZ

Komet auf der MG-Bahn

● Seit der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels verkehren auf der meterspurigen Strecke Brig – Zermatt neue Niederflur-Panorama-Gelenktriebzüge des Schweizer Herstellers Stadler. Zwei vierteilige Einheiten sind bereits abgeliefert, eine weitere sowie zwei dreiteilige werden folgen. Die vierteiligen „Komet“ (Komfortabler Meterspur Triebzug) ABDeh 4/10 können sowohl auf Adhäsions- wie auch auf Zahnstangenstrecken verkehren. Sie bieten 188 Sitzplätze, teils Panoramafenster, behindertengerechte Toilette, Gepäckabteil und optimierte Laufeigenschaften durch Luftfederung. Die dreiteiligen ABDeh 4/8 werden 144 Sitzplätze aufweisen. Die Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) beabsichtigt, später baugleiche Züge auch für die Strecke nach Andermatt-Göschenen/Disentis anzuschaffen. Mit dem Fahrplanwechsel wurde ebenfalls die neue Ostausfahrt Brig in Betrieb genommen.

REGIONALNETZE

Hochbahn gewinnt in Bayern

● Die Hamburger Hochbahn AG hat die Ausschreibung des elektrifizierten Regionalnetzes im Raum Regensburg und der Donautalstrecke Regensburg – Ingolstadt – Donauwörth – Ulm gewonnen. Das teilte Bayerns Verkehrsministerin Emilia Müller (CSU) Anfang Dezember 2007 mit. Auf den Strecken von Regensburg nach Neumarkt, Landshut, Plattling und Ingolstadt soll der Verkehr 2010, die Verlängerung über Ingolstadt nach Ulm 2011 aufgenommen werden. Es wird zu einer Steigerung des Zugangebotes um 30 Prozent kommen. Im engeren Einzugsbereich von Regensburg soll ein 30-Minuten-Takt angeboten werden. Auf der Donautalbahn sollen alle Züge bis Ulm durchfahren, zudem soll ein zusätzlicher Schnellverkehr mit bis zu 60 Minuten kürzerer Fahrzeit angeboten werden. Der Leistungsvertrag umfasst rund 5,5 Millionen Zugkilometer pro Jahr.



Foto: Armin Schmutz

Ein Komet-Triebzug überquert die Rhonebrücke bei Bitsch auf der neuen Ostausfahrt Brig am 1. Dezember 2007.

Dr. André Zeug folgt Wolf-Dieter Siebert, der künftig Mehdorns Experte für internationale Projekte sein soll. Außerdem hat StuS den Verkauf von 490 Empfangsgebäuden an ein Bieterkonsortium beschlossen.

■ **Der Rhein-Main-Verkehrsverbund** (RMV) hat die Verkehre auf dem Teilnetz Main-Lahn-Sieg ausgeschrieben: Auf den Strecken Frankfurt Hbf – Gießen – Siegen und Gießen – Marburg werden von 2010 bis 2023 rund 1,3 Millionen Zugkilometer pro Jahr neu vergeben.

■ **An der Baustelle Finnetunnel** (NBS Erfurt – Leipzig/Halle) hat die DB AG ein Informationszentrum eröffnet.

■ **3,9 Millionen DB-Kunden** besitzen nach Angaben des Konzerns eine BahnCard und damit so viele wie nie zuvor. Das teilte Nikolaus Breuel, Vorstandsvorsitzender der DB Fernverkehr AG, Ende November 2007 mit.



Foto: Kunick

Zu den seit 9. Dezember 2007 nicht mehr befahrenen Strecken gehört der Abschnitt Straußfurt – Sömmerda der sogenannten Pfefferminzbahn nach Großheringen. Am 7. Dezember gab ein Regenbogen über Straußfurt einen würdigen Abschied für RB 16083.

BAHNWELT AKTUELL

Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs oder eines von zwei Modellen (H0 und N) gewinnen.



Foto: Wortmann

Bw Mönchengladbach im April 1970: Eigentlich zog es unseren Hobbyfotografen an den Niederrhein, um dort eine Schnellzugdampflok der BR 003 (03) unter Dampf abzulichten. Doch es kam wieder einmal ganz anders. Das Objekt der Begierde stand kalt im Schuppen, stattdessen erweckte ein uralter preußischer Dreiachser das ungeteilte Interesse und dieser Waggon hatte ebenfalls viel mit dem Phänomen Dampf zu tun. Der damalige Bahnhofswagen, offiziell zu jener Zeit in Aachen-West stationiert, hatte früher eine ganz besondere Aufgabe. Dieses Fahrzeug wurde auch von einem bekannten Modellbahnhersteller im Jahr 2007 in den Spurweiten H0 und N als Neukonstruktion ausgeliefert. Wir wollen wissen, welchem Zweck der Wagen früher diente und wie der Hersteller heißt, der 2007 das H0- und das N-Modell auf den Markt brachte?



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Februar 2007 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek und zwei Modellbahnwagen verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Dezemberheft lautete: „MaK". Gewonnen haben: Schmahl, S., 10711 Berlin; Menges, Günter, 56459 Rothenbach; Ormancin, Rainer, 64372 Ober-Ramstadt; Hanisch, Michael, 31135 Hildesheim; Felsberg, Rainer, 12459 Berlin; Dr. Weimann, Wolfgang, 15306 Seelow; Killing, Rainer, 38678 Clausthal-Zellerfeld; Schwalbe, Dietrich, 14778 Beetzsee/OT Radewege; Wenzel, Karl-Heinz, 21075 Hamburg; Behrens, Karin, 29303 Bergen; Frey, Günther, 81377 München; Bayer, Benedikt, 82362 Weilheim; Becker, Wolfgang, 34212 Melsungen; Jürgens, Ulli, 08062 Zwickau; Kaphengst, Peter, 28237 Bremen; Sommavilla, Frank, 40822 Mettmann; Steinhauer, Richard, 36277 Schenklengsfeld; Glenk, Waltraud, 71636 Ludwigsburg; Pilling, Clemens, 71332 Waiblingen; Herting, Albert, 44627 Herne.

ÖSTERREICH

Collinas italienische Schönheit

Am 1. Dezember 2007 wurde die neue Italien-EM-Lok 1216.004 in Wien der Öffentlichkeit vorgestellt. Schiedsrichter-Legende Pierluigi Collina signierte bei einer kleinen Feierstunde die Lok auf einer Seite und wünschte der italienischen Mannschaft eine gute Reise nach Österreich. Nach der deutschen und der griechischen EM-Lok werden nun 1116.029 im schwedischen Design und eine zusätzliche 1216 (Nummer noch nicht bekannt) als Flaggenträger aller Teilnehmer lackiert, womit es 18 EM-Loks insgesamt geben wird!



Foto: Mann

Beim ersten Einsatz im Regelzugdienst wendete die Lok am 9. Dezember 2007 im Betriebswerk Salzburg und wurde zur Freude aller Besucher sogar aus dem Schuppen gefahren.

RASENDER ROLAND

PRESS ist am Zug

Die Eisenbahn-Bau- und -Betriebsgesellschaft Preßnitztalbahn mbH, kurz PRESS, ist neuer Betreiber der 750-Millimeter-Schmalspurbahn „Rasender Roland" auf Deutschlands größter Ferieninsel. Das haben der Landkreis Rügen und das für Verkehr zuständige Ministerium in Mecklenburg-Vorpommern entschieden. Ein neuer Betreiber musste gefunden werden, weil der Verkehrsvertrag mit der Rügenschen Kleinbahn GmbH & Co. KG (RüKB) am 31. Dezember 2007 abgelaufen war. Der neue Vertrag mit der PRESS soll 20 Jahre laufen. Bestandteil des Vertrages ist die Übernahme der bisherigen RüKB-Mitarbeiter durch die PRESS.



Foto: Mike Heger

Im Zusammenhang mit der Erweiterung des Frankreicheinsatzes der ICE 3 fahren seit Fahrplanwechsel die ersten ICE-Werbezüge „Europa wächst zusammen mit dem ICE". DBAG-406 082 als ICE 9553 Paris – Frankfurt (M) kurz vor dem Ziel an der Niederräder Brücke am 11. Dezember 2007.

MÜNCHEN

Neues Museum



Foto: Hruza

Fast 8000 Besucher fanden den Weg zur Eröffnung Ende Oktober 2007 in die historische, denkmalgeschützte 4100 Quadratmeter große Halle aus dem Jahr 1918.

● 18 Jahre nach Gründung der Vereinigung „Freunde des Münchner Trambahnmuseum" konnte man, in Zusammenarbeit mit der MVG (Münchner Verkehrsgesellschaft), im Herbst 2007 endlich eine feste Einrichtung der Öffentlichkeit präsentieren. Zuvor war der Fahrzeugbestand im alten städtischen Betriebshof an der Westendstraße eingestellt. In der ehemaligen MVG-Hauptwerkstätte an der Ständlerstraße 20 (Obergiesing) sind nun 25 historische Straßenbahnen, Arbeitsfahrzeuge und Omnibusse zu sehen, dazu reichlich Schautafeln, Bilder, technische Einrichtungen und Ausstattungen des öffentlichen Personennahverkehrs über die lange Zeit von 130 Jahren. Zu Beginn ab 1876 gab es gut 20 Jahre lang Pferdebetrieb, dazwischen vorübergehend auch Dampfantrieb, seit Beginn des 20. Jahrhunderts fährt die Münchner Tram mit Strom. Heute stehen etwa 160 Kilometer Fahrgleise im Stadt- und Nahbereich zur Verfügung (größte Netzausdehnung 1964), das Personal wurde von einst 1500 Beschäftigten auf weniger als ein Zehntel reduziert. Die Öffnungszeiten des Museums sind je nach Saison zu erfragen. Es ist im südöstlichen Stadtgebiet Münchens leicht zu erreichen von der Endhaltestelle der Tram 27 beziehungsweise über die Buslinie 139. Infos gibt es unter www.trambahn.de oder www.omnibusclub.de, Tel.: 089/625 6716. Derzeit hat der Verein etwa 300 Mitglieder.



Foto: Brodka

Kostenlose Tram- und Busfahrten, Schauwerkstätten, Unterhaltungsprogramm und Andenkenverkauf boten reichlich Abwechslung während der Museumseröffnung.

Bahnwelt Aktuell

SCHWEIZ

Dampfextrazug nach Rheinfelden



Im Bahnhof Rheinfelden wurde bei der ersten Abfahrt des Gästezuges über die Rampe hinauf zur Brauerei eine Parallelfahrt mit der 52 8055 organisiert.

Foto: Trüb

● Am Sonntag 9. Dezember 2007 fuhr ein Dampfzug mit der 52 8055 der DLM (Dampflokomotiv- und Maschinenfabrik DLM AG) von Winterthur über Bülach – Eglisau – Koblenz – Laufenburg nach Rheinfelden. Dort wurden die Gäste mit zwei Fahrten des Gästezugs mit der E 3/3 8481 zur Brauerei Feldschlösschen zur Besichtigung gefahren. Die Rückfahrt des von der Firma „RailEvent" organisierten Zuges erfolgte wieder über die selbe Strecke nach Winterthur. Der Zug war wie folgt zusammengesetzt: 52 8055, Teak-Bar-Wagen der SOB, WR, ex CIWL 2749, der Dampflokfreunde Langenthal, WR 9963 „Emmentalerstube" des Vereins Historische Eisenbahn Emmental (VHE), Barwagen und Bistrowagen sowie Generator-Güterwagen des Vereins 241 A 65 aus Burgdorf. Die E 3/3 8481, die den Gästezug beförderte, stammt aus dem Jahr 1907 und wurde von der SLM für die SBB gebaut, sie ist seit 1964 bei der Brauerei Feldschlösschen und war bis vor einigen Jahren als Reservelok im Einsatz für den umfangreichen Güterverkehr.

PRIVATBAHN

Der neue Alex

● Schon in den Vormittagsstunden des ersten Betriebstages wurde das neue Zug-Angebot Alex (Arriva-Länder-Express) so gut angenommen, dass es aufgrund der Reisendenmenge zu leichten Verspätungen kam. Bunt gemischt aus vertrautem Allgäu-Express-Wagenmaterial und völlig neuen Wagen kamen die Garnituren von München mit den neuen Tauri der Baureihe 183 bis Regensburg, wo auf ebenso neue Dieselloks der Reihe 223 umgespannt wurde, um weiter nach Hof und Prag zu fahren. Viel Reisekomfort bietet diese neue Verbindung, sauber und freundlich zeigt sich das neue Wagenmaterial dem Reisenden, Abteile mit Fenstern zum Öffnen, dazu gut gelauntes Personal. Ein Highlight ist der mitgeführte Speisewagen, wobei neu umgebaute Wagen zum Einsatz kommen, sowie ein historischer Wagen aus Privatbesitz, der an das frühere Flair der TEE Züge erinnert. Auch hier herrscht ein gepflegtes Ambiente mit moderaten Preisen.



Foto: Mann

Hier wartet ALX 86007 von Hof nach München am ersten Verkehrstag in Landshut auf den Abfahrauftrag.

Der Schwellenleger

Deutsche Bahn Bahn – geSchenk(er)t

● Wie lautet ein beliebtes Freizeitspiel im Bahn-Tower am Potsdamer Platz? Es muss eine Abwandlung von Stadt, Land, Fluss sein, nur dass es weniger um Geographie, Tiere und Berufe geht, sondern um Namensfindungen der zur DB-Holding gehörenden Geschäftsfelder. Wenn verladende Unternehmen den Wechsel von DB Güterverkehr über DB Cargo und Railion bisher mitmachen mussten, können sie ganz beruhigt sein – es geht so weiter. DB Schenker ist der jüngste Geistesblitz und soll als Schriftzug fortan die Güterwagen (und natürlich die Lkw der Logistiktochter selbst) zieren. Dass man die bisherige DB Infrastruktur neu DB Netze nennen will, kann man immerhin als sprachliche Vereinfachung anerkennen. Welche Bedeutung hat aber „DB Bahn"? Das soll der Titel von ehemals DB Personenverkehr, DB Regio und DB Fernverkehr (zwischenzeitlich DB Reise und Touristik) werden. Tolle Sache und ein gefundenes Fressen für Sprachakrobaten wie den neuen deutschen Orthographie-Star Bastian Sick: Deutsche Bahn Bahn. Was also soll das Ganze? O-Ton Hartmut Mehdorn: „Mit den neuen Marken schaffen wir ein kraftvolles und einheitliches Erscheinungsbild, das von unseren Kunden, Partnern und Mitarbeitern verstanden wird." Bahn-Bahn ist also kraftvoll, einheitlich und verständlich. Dann bleibe man doch lieber bei Stadt, Land, Fluss.

EU-BAHNPOLITIK

Zulassung vereinfacht

● Schienenfahrzeuge sollen in der Europäischen Union (EU) künftig einfacher und damit schneller zugelassen werden. Darauf haben sich das Europäische Parlament (EP) und der EU-Ministerrat Anfang Dezember 2007 verständigt. Kern der Vereinbarung ist, dass die in einem EU-Land ausgestellten Zertifikate künftig von allen Mitgliedsstaaten grundsätzlich anerkannt werden müssen. Die Einzelstaaten dürfen Fahrzeuge nur noch auf spezielle nationale Vorschriften prüfen, was je nach Fahrzeugtyp nicht länger als vier Monate in Anspruch nehmen darf. Das EP hat zusätzlich durchgesetzt, dass ein Schienenfahrzeug dann als genehmigt gilt, wenn die nationale Behörde die vorgegebene Frist überschreitet. Für Grummeln dürfte das in Österreich sorgen, wo das für Verkehr zuständige Ministerium den bereits in Deutschland, Ungarn und der Schweiz zugelassenen „Flirt" so mit Auflagen überhäuft, dass dies nach Ansicht von Experten einer Verhinderung gleichkommt.

Foto: Saßmann



ÖSTERREICH

Transalpin wieder am Semmering!

● In der Fahrplanperiode 2007/2008 erhält die ET-Reihe 4010 einen siebentägigen Umlauf, der wieder ein Zugpaar über den Semmering beinhaltet! Dieser IC 654/653 zwischen Graz und Wien war im vergangenen Fahrplan, wie auch alle übrigen Intercitys auf dieser Strecke, anstatt mit der Reihe 4010 von 1016/1116 geführt worden. Die übrigen 4010-Leistungen werden wie bisher zwischen Graz und Salzburg beziehungsweise Innsbruck und Linz erbracht. Von den zwischen 1964 und 1978 beschafften 29 Garnituren befinden sich zurzeit nur noch zehn im ÖBB-Betriebsbestand (4010.001, 007, 008, 009, 011, 013, 016, 018, 019, 029).

Der IC 653 kann 2008 wieder mit der Reihe 4010 auf dem berühmten Krauselklause-Viadukt am Semmering fotografiert werden.



Foto: Oehler

Aufgrund von Bauarbeiten war vom 20. November bis 8. Dezember 2007 der Abschnitt Waldheim – Döbeln der KBS 520 gesperrt. Die Kohlependel von Spreewitz zum HKW Chemnitz-Nord mussten daher über Leipzig umgeleitet werden. Somit konnten wieder zwei 232 vor den Kohlezügen auf der Strecke Chemnitz – Leipzig beobachtet werden. Das Bild zeigt 232 448 und 232 228 am 25. November mit dem vollen Kohlezug nach Küchwald bei der Durchfahrt in Wittgensdorf ob Bf.

Bahnwelt Aktuell

ITALIEN

Neue Triebköpfe und Wagen

● In der Typenentwicklung der ETR 500, dem italienischen Pendant zum ICE 1, erschien 1988 zunächst der Erprobungsträger ETR.X 500. 1990 folgten die beiden ersten vollständigen Prototypzüge ETR.Y 500 mit den Triebköpfen E 404.001 bis 004 und je acht Zwischenwagen. Umfangreiche Versuchsfahrten auf der Direttissima Florenz – Rom ergaben, dass die Stromabnahme der ETR 500 unter der 3 kV-Gleichstrom (DC)-Fahrleitung bei 275 km/h ihre Grenze findet. Für die künftigen Hochgeschwindigkeits-(HG)-Strecken Rom – Neapel, Mailand – Florenz und Turin – Venedig wurde daraufhin eine Elektrifizierung mit 25 kV/50 Hz Wechselstrom (AC) beschlossen. Alle HG-Züge der FS müssen künftig schon deshalb Zweisystemgarnituren sein, da die Einführung in die bestehenden Großbahnhöfe unter 3 kV-DC erfolgt. Diese Festlegung kam 1992 für die bereits in Bau befindlichen Serienzüge 1 bis 30 mit ihren Einsystem-Triebköpfen E 404.100 – 159 zu spät. Die



Foto: Petrovitsch

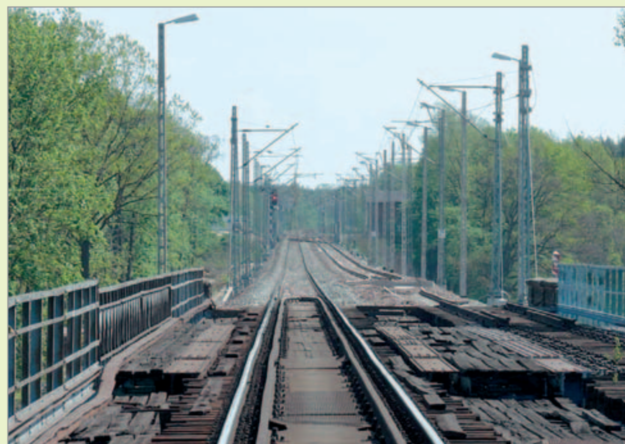
ESC 9707 fährt am 13. September 2007 über die Lagunenbrücke nach Venezia SL ein. Zwischen den Triebköpfen E 414.119 und 135 laufen zehn Standard-Reisezugwagen aus Umbau „Revamping 901".

1995 bestellten weiteren dreißig ETR 500-Garnituren 31 bis 60 erhielten dagegen von vornherein neugeplante Dreisystem-Triebköpfe E 404.500 bis 559 für 3 kV-DC, 1,5 kV-DC und 25 kV/50 Hz-AC, die mit gerundeter Frontpartie auch ein geändertes Erscheinungsbild zeigen. Die alten 3kV-DC-Einsystem-Triebköpfe wurden ab 2005 im Ringtausch durch neue Mehrsystem-E 404.601 bis 664 ersetzt, die äußerlich weitgehend den E 404.5 gleichen. Viele ausgeschiedene Triebköpfe E 404.100 bis 159 warten derzeit im Depot Milano Fiorenza auf einen Umbau: Sie erhalten Zug- und Stoßvorrichtungen nach UIC-Normalien und die Zugstromversorgung (3 kV- statt 600 V-DC) wird angepasst, außerdem werden sie zu E 414.1 umbezeichnet. Mit diesen Einsystem-Triebköpfen E 414 bespannen die FS künftig symmetrisch Stammnetz-Zuggarnituren, deren Wagensätze aus vorhandenen normalen Reisezugwagen hergerichtet werden. Sie kommen aus dem Umbauprogramm „Revamping 901", das die Abteile durch neue Großraumeinrichtung ersetzt und eine Notbremsüberbrückung vorsieht. Die Neulackierung in Grautönen bricht mit dem 1995 bei den FS eingeführten, weiß-grünen Erscheinungsbild „XMPR". In der Projektphase als „Intercity Star" apostrophiert, heißen die seit Juni 2007 zwischen Mailand und Venedig laufenden Züge „Eurostar City" (ESC).

TOP und FLOP

TOP: Gut vorbereitet

Nach Polens EU-Beitritt und nochmal nach der Aufnahme in den Schengen-Raum am 21. Dezember vergangenen Jahres wird mit einer deutlichen Steigerung des Personen- und Warenverkehrs zwischen Polen und Deutschland gerechnet. Die polnische Hauptstrecke Kohlfurt (Wegliniec) – Grenze ist inzwischen zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert – buchstäblich bis zur Grenzlinie. Dem Zuwachs weiteren (Schienen-)Verkehrs steht infrastrukturell nichts mehr im Wege,...



Zweigleisig ausgebaut, erneuert und elektrifiziert: Blick nach Osten.

FLOP: Künstliche Grenze

... gäbe es da nicht die deutsche Schlafmützigkeit. Die auf deutschem Gebiet befindliche Weiterführung nach Horka – Hoyerswerda ist hingegen immer noch eingleisig und ohne Fahrleitung und wirkt wie eine künstliche Grenze. Dabei gehen sowohl die Bundesregierung als auch die DB AG davon aus, dass dieser Schienenübergang künftig die Hauptlast des Eisenbahngüterverkehrs Deutschland – Polen tragen soll. Noch vor zwei Jahren ging man von einem Beginn des Streckenausbaus für 2007 aus. Jetzt ist die Strecke in den Ausbaumaßnahmen Sachsens bis 2009 vorerst nicht enthalten.

Fotos (2): Graf



Derselbe Fotostandort, 180 Grad gedreht: Blick gen Westen.



Foto: Hruza

Mit der Umstellung der Straßenbahnlinie 15 auf den Stadtbahnbetrieb am 8. Dezember 2007 ging in Stuttgart die Ära der schmalspurigen Straßenbahn zu Ende. Die neue U15 verkehrt von Zuffenhausen zum Fernsehturm (Ruhbank). Der Abschnitt Zuffenhausen-Stammheim wurde eingestellt und wird bis Ende 2010 ebenfalls auf Stadtbahnbetrieb umgestellt. Am Eröffnungstag fuhren die Tw 418 (der älteste, für die Personenbeförderung zugelassene Triebwagen) und 3399 (der jüngste DT8) in einer einmaligen Parallelfahrt von Geroksruhe nach Ruhbank.

PRIVATBAHN

Neue Veolia-Züge

● Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2007 übernahm die Veolia-Verkehr-Gruppe den Betrieb auf drei neuen Linien. Im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) startete die zu Veolia gehörende Ostseeland-Verkehr GmbH (OLA) unter dem neuen Label „Märkische Regiobahn" mit vier Desiro-Diesel-Tw den Schienenpersonennahverkehr auf den Linien MR 33 (Berlin-Wannsee – Beelitz – Jüterbog) und MR 51 Brandenburg (Havel) – Rathenow. Die OLA hatte Anfang Oktober 2007 die Ausschreibung des VBB für den Verkehr auf diesen beiden bisher von der DB AG betriebenen Regionalbahn-Linien RB 33 und 51 für sich entschieden. Die Märkische Regiobahn wird zunächst bis Dezember 2009 unterwegs sein. „Sie startet vom ersten Verkehrstag an mit einem deutlich besseren Kundenservice", versprach Jan Bleis, Marktregionsleiter Nord-Ost von Veolia Verkehr, und verweist dabei auf den Einsatz von Kundenbetreuern für die Fahrgäste in jedem Zug. Sie verkaufen zuschlagfreie Tickets, geben Auskünfte und bieten Snacks sowie Getränke an. Der Auftrag umfasst jährlich 950 000 Zugkilometer. In Niedersachsen betreibt die zu Veolia gehörende „NordWestbahn" ab Dezember 2007 den Personenverkehr auf der reaktivierten zwölf Kilometer langen Strecke Farge – Vegesack bei Bremen, auf der 30 Jahre lang nur Güterverkehr bestand. Neues teilte Veolia Verkehr auch zum „InterConnex" mit. Der auf der Strecke Leipzig – Berlin – Rostock/Warnemünde verkehrende Zug erhielt ab 9. Dezember 2007 zusätzliche Verkehrshalte in Berlin-Gesundbrunnen und in Güstrow. Ausgebaut wurde ferner das Vertriebssystem. Außer der Online-Buchung und dem Vorverkauf können Fahrgäste jetzt per Handy, unabhängig von Ort und Zeit, buchen und zahlen. Der Super-Sparpreis von zwölf Euro bleibt weiterhin günstig.



Foto: Emersleben

Die Märkische Regiobahn benötigt für die etwa 63 Kilometer lange Linie MR 33 zwischen Berlin-Wannsee (hier Zug vor der Abfahrt) und Jüterbog 63 Minuten. Am 9. Dezember 2007 gab es kostenlose Schnupperfahrten.



Foto: Stadler

Französisches Hochgeschwindigkeitssymbol erstmals in München: Großes Interesse bei der Bevölkerung erweckte der Besuch des TGV. Freitagabend, 7. Dezember 2007, traf er in der bayerischen Landeshauptstadt ein, am Samstag konnte der Zug den ganzen Tag besichtigt werden und am Sonntag fuhr er das erste Mal planmäßig nach Paris. Ein tägliches TGV-Zugpaar verbindet seitdem München mit Paris. Seine Aufwartung machte am 8. Dezember der NS-ICE 3 aus Amsterdam, der ebenso zur europäischen Tempo-Elite gehört.

Zeitreise



Bis Anfang der 1990er-Jahre kam ab und zu noch ein Güter- oder mal ein Sonderzug vorbei.

Fotos: Hubrich



Später fielen sowohl Bahnlinie als auch der Bahnhof von St. Arnold in einen langanhaltenden Dornröschenschlaf.

Im Dornröschenschlaf

■ Zehn Kilometer südwestlich von Rheine, der Stadt, die jedem Dampflokfreund als Endstation des DB-Dampflokzeitalters bekannt ist, liegt die kleine Ortschaft St. Arnold. Im Jahre 1879 eröffnete die Rheinische Eisenbahn ihre Fernverbindungsstrecke vom Ruhrgebiet zu den deutschen Nordseehäfen. Sie führte quer durch das Münsterland und verlief von Duisburg über Oberhausen – Dorsten – Coesfeld – Burgsteinfurt – Rheine weiter über Oldenburg bis nach Wilhelmshaven. Auf halber Strecke zwischen Burgsteinfurt und Rheine erhielt die Gemeinde Neunkirchen 1892 eine Bahnstation, die aufgrund ihrer Lage fernab des Ortes, den Namen „Neunkirchen Land" bekam. Die Bahngebäude und bahntechnischen Anlagen entlang der Strecke wurden in der üblichen Standardbauweise der damaligen Zeit erstellt. Am 15. Mai 1931 wurde die kleine Station in Bahnhof „St. Arnold" umbenannt. Steyler Missionare hatten in der Nähe des kleinen Bahnhofes 1928 eine Niederlassung mit einer Internatsschule zur Ausbildung von Missionaren errichtet. Der Gründer des Ordens, Arnold Janssen, war Namenspate dieser kleinen Bahnhofsstation. Die Ortschaft St. Arnold selbst mit heute etwa 3000 Einwohnern entstand erst nach dem Zweiten Weltkrieg und wurde vorwiegend für Flüchtlinge und Vertriebene aus den ehemaligen deutschen Ostgebieten eine neue Heimat. Ende der 1960er-Jahre dienten die Gütergleise des Bahnhofes für viele ausgemusterte Dampflokomotiven des Bw Rheine als Abstellplatz bis zur Verschrottung. Am 28. September 1984, stellte die DB den Personenverkehr zwischen Rheine und Coesfeld ein. Heute befindet sich das kleine Bahnhofsgebäude in Privatbesitz und steht unter Denkmalschutz. Zur Zeit ist geplant, die Bahntrasse zu einem Radweg auszubauen Die bahntechnischen Relikte entlang der Strecke will ein Verein erhalten. Bei diesem Konzept könnte das kleine Bahnhofsgebäude von St. Arnold zu einem Museum mit Café neu erwachen.

DBAG

Görlitz IX auf Probefahrt

● DABpbzfa 767.2: Hinter dem unaussprechlichen Kürzel verbirgt sich der neue Doppelstock-Steuerwagen der DBAG. Insbesondere für die S-Bahn Dresden bestellte die Bahn im April 53 Waggons, darunter 13 Steuerwagen, bei Bombardier. Das neue Modell verfügt über ein weiterentwickeltes Drehgestell, Typ „Görlitz IX", das nun erprobt wurde. Künftig soll es als Basis für bis zu 200 km/h schnelle Doppelstockwagen dienen, die dann etwa als München-Nürnberg-Express verkehren könnten. Seit November 2007 befand sich daher der Wagen mit einer Lok von DB Systemtechnik auf Test-Tournee. Anfangs wurde zwischen Ansbach und Uffenheim gependelt, anschließend kam die Strecke Treuchtlingen – Roth an die Reihe. Danach fanden noch Messfahrten zwischen Donauwörth und Augsburg, auf der Geislinger Steige sowie im Moseltal statt.



Foto: Dollinger

Der Messzug fuhr mit einer Geschwindigkeit von maximal 176 km/h.

ÖSTERREICH

Umleitung durch Tauernbahnsperre

● Durch den zweigleisigen Ausbau der Tauernbahn kommt es traditionell immer wieder fallweise zu Streckensperren wegen Bauarbeiten. Ende Oktober war ein Streckenabschnitt für eine Woche gesperrt. Die Güterzüge sowie einige Nachtschnellzüge wurden über St. Veit/Glan – Selzthal umgeleitet. Die Führung der Tagesschnellzüge erfolgte im Schienenersatzverkehr mit Bussen. Interessant waren die Umleitungszüge über den Neumarkter Sattel mit SZ-Triebfahrzeugen der Reihe 541 (entspricht ÖBB-1216), die erstmals auf der Umleitungsstrecke fuhren. Derzeit haben die SZ 20 Loks der Reihe 541 im Einsatz, die auch grenzüberschreitend nach Österreich kommen. Weitere Loks der Reihe 541 werden bei Siemens bestellt.



Foto: Haslebner

Der interessanteste Umleitungszug ist der Erzzug vom slowenischen Adriahafen Koper zu den Stahlwerken nach Linz an der Donau. Dieser wird planmäßig mit zwei Loks der Reihe 541 durchgehend geführt.

NRW

Holzabfuhr vom Bahnhof Hemer

● Infolge des Orkans „Kyrill" wird seit Sommer 2007 die Strecke Menden – Hemer im Sauerland regelmäßig von Holzzügen befahren. Die noch verbliebene Reststrecke der ehemaligen Verbindung Letmathe – Iserlohn – Hemer – Menden war nach Auflassung des Bundeswehr-Standortes Hemer durch die DB Netz AG mit Wirkung vom 1. April 2007 stillgelegt worden. Für die Abfuhr des Kyrill-Sturmholzes aus dem Gebiet des Forstamtes Lüdenscheid bot sich die Strecke allerdings geradezu an. Nicht zuletzt zur Vermeidung zahlreicher Lkw-Fahrten wurde die Stadt Hemer aktiv, indem sie die Strecke von der DB Netz AG auf Pachtbasis, zunächst bis zum 31. Mai 2008, übernahm, sie betriebsfähig herrichtete und das Gelände am Bahnhof Hemer für die Holzverladung ertüchtigte. Betrieben wird die Strecke nun als nicht-öffentliche Anschlussbahn; die Betriebsleitung obliegt der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Am 21. Juni 2007 konnte der erste beladene Holzzug den Bahnhof Hemer verlassen; seither wird die Strecke mehrmals wöchentlich von verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen bedient.



Foto: Schumann

Am 24. November 2007 wartet 202 271 der Bocholter Eisenbahn im Bahnhof Hemer auf die Abfahrt eines Holzzuges in Richtung Menden.

Die Baureihe 246 stellt sich der Konkurrenz

Auf Herz und Nieren

Ein gutes Jahr lang waren die ersten Dieselloks der neuen Traxx-Baureihe P160DE von Bombardier zu Tests unterwegs. Die Jungfernfahrt der 246010-3 durfte der MODELLEISENBAHNER exklusiv begleiten. →





Kassel, 15. November 2007: Alle Vorbereitungen sind beinahe abgeschlossen. In wenigen Minuten geht 246 010-3 das erste Mal auf die Strecke.



544,66 Meter Bremsweg aus 140 km/h: Eine knapp über 80 Tonnen schwere Lokomotive benötigt einiges an Bremsweg.





Ralf Karschunke (re.) bringt die Lok zurück nach Kassel: Das Testprogramm hat sie ohne Fehl und Tadel bestanden.

Kalt ist es an diesem Novembermorgen. Eine Raureifschicht liegt auf den Gleisen vor den traditionsreichen Kasseler Bombardier-Hallen. Auf den Gleisanlagen warten zahlreiche Loks aus der Traxx-Familie auf ihre Kunden: Die DBAG-Vertreter glänzen in Rot, dominierender Farbton ist heute jedoch das Grün der Angel-Trains-Mehrsystem-Maschinen. Auch zwei schwedische Hektorrail-Loks in charakteristischem Matt-Anthrazit und zwei entenschnäbelige Talgo-Triebköpfe auf dem Weg nach Spanien begehren Platz.

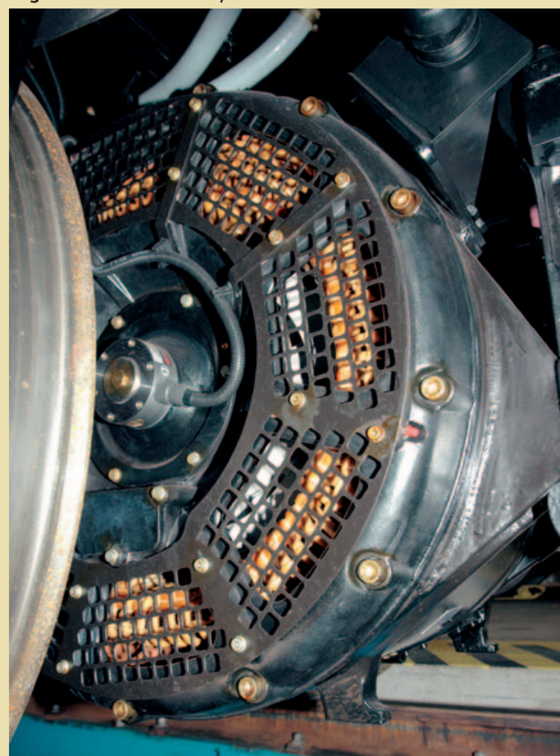
Auf der rechten Hallenseite, etwas abseits sind Bombardier-Ingenieure und -Techniker auf dem Führerstand einer Lok in den markanten Farben des niedersächsichen Regionalexpresses Metronom am Werk. Es ist 246010-3, der ihre Jungfernfahrt bevorsteht.

Die Techniker verkabeln ihre Laptops mit den Schnittstellen der Lokomotive. Sie werden in den kommenden Stunden eine Fülle von Daten erheben. Die Inbetriebsetzungsfahrt wird die dieselelektrische Lok von Kassel über die Altbaustrecke nach Hannover-Wülfel, heute besser bekannt als Hannover-Laatzen (Messebahnhof), und zurück führen.

Die neue Baureihe, jüngster Spross des Bombardier-Traxx-Stammbaums, P160DE, zu der auch 246010 gehört, hat inzwischen die Feuertaufe bestanden und beweist seit dem Fahrplanwechsel auf der neuen Metronom-Linie von Hamburg über Stade nach Cuxhaven ihre Zuverlässigkeit.

Während die Bombardier-Männer einen Führerstand belegen, bereitet Ralf Karschunke sich und die Lok auf dem anderen auf die bevorstehende Testfahrt vor. Neben dem üblichen, typ-unabhängigen Vorbereitungsdienst mit äußerlicher Inspektion, Bremsprobe und vielem mehr geht er nochmals das zu absolvierende, umfangreiche Test-Programm durch, dessen Hauptbestandteil die Bremswegerfassungen sind. Karschunke macht dies für die Inbetriebnahmegesellschaft Transporttechnik (IGT) mbH, die im Auftrag der niedersächsischen Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG), Eigentümerin

Ein Drehstromasynchron-Fahrmotor der 246: Sie hat Einzelachs-Hohlwellenantrieb, der auch Geschwindigkeiten über 140 km/h erlaubt.



246 001 und eine Schwestermaschine befinden sich auf dem Weg zum Testring im tschechischen Velim. Der Wagen ist der bombardiereigene Begleitwagen für Messfahrten.

Foto: IGT

Das Angebot der IGT

Das Leistungsspektrum, das die IGT ihren Kunden bietet, ist vielseitig und beschränkt sich nicht nur auf Güte-Prüfungen und Inbetriebsetzungsfahrten:

1. Die Organisation und Durchführung der Inbetriebsetzung von Schienenfahrzeugen, nach DIN EN 50215, Typtests und Optimierungen gemeinsam mit anerkannten Prüfinstituten einschließlich aller dafür notwendigen Probe- und Überführungsfahrten auf öffentlicher Eisenbahninfrastruktur wie beispielsweise auf der DB Netz AG und auch auf nichtöffentlicher Eisenbahninfrastruktur.
2. Ausnahmegenehmigungsverfahren mit zuständigen Behörden.
3. Erlangung des technischen und betrieblichen Netzzugangs.
4. Planung und Durchführung technischer Güteprüfungen einschließlich vertragsrechtlicher Abnahmefahrten.
5. Sachverständigendienstleistungen für folgende Bereiche:
   - Fahrzeuge und deren überwachungsbedürftige Anlagen
   - Funktionsprüfung (Prüfung des Gesamtsystems Fahrzeug)
   - Schadensbegutachtung von Unfallfahrzeugen nach gefährlichen Ereignissen
6. Organisation und Durchführung von Überführungsfahrten.
7. Erstellung von Abhilfetexten und Triebfahrzeugführerhandbüchern.
8. Schulungen für Triebfahrzeugführer.
9. Einsatznahe Dauertests, Events und Präsentationsfahrten.
10. Beratung von Herstellern, Aufgabenträgern und Betreibern in praxis- und anforderungsgerechter Konzeption sowie in Fragen des Eisenbahnrechts.
11. EBL-Dienstleistungen für Dritte.



der Metronom-Züge, die Güte-Prüfung und im Auftrag von Bombardier Transportation die Inbetriebsetzungs-(IBS)-Fahrten für die neuen Loks durchführt.

Die IGT ist ein junges Start-Up-Unternehmen, das vor zwei Jahren gegründet wurde. Vier angestellte Spezialisten beschlossen damals, künftig auf eigenen Füßen zu stehen: Jens Bertrand, Ralf Karschunke, Thorsten Nitschke und Christian Schäfer sind die gleichberechtigten IGT-Teilhaber. Primus inter pares ist Jens Bertrand, der nach seiner Lokführerausbildung zunächst ein Maschinenbaustudium nachlegte und anschließend bei einem Hersteller die Abteilung dynamische Inbetriebsetzung auf die Beine stellte. Bei der IGT ist er Eisenbahnbetriebsleiter (gemäß EBPV) und Geschäftsführer, EBA-(Eisenbahnbundesamt)- und LEA-(Landeseisenbahnaufsicht)-anerkannter Gutachter, für das Sachgebiet Fahrzeuge. Ralf Karschunke und Thorsten Nitschke sind ausgebildete Lokführer und Spezialisten für die Fahrzeuginbetriebsetzung. Karschunke ist überwiegend in Kassel beim Lokomotivbau tätig, während Nitschke in Görlitz ein Auge auf die Bombardier-Doppelstockwagen-Produktion für die Metronom-Züge wirft. Christian Schäfer ist der Kaufmann im Team und übernimmt auch die Trassenbestellungen bei der DB Netz AG.

Die Güte-Prüfungen im Auftrag der LNVG begleiten den gesamten Produktionsprozess einer Lokomotive, so dass Ralf Karschunke sich im vergangenen Jahr während der Me- →

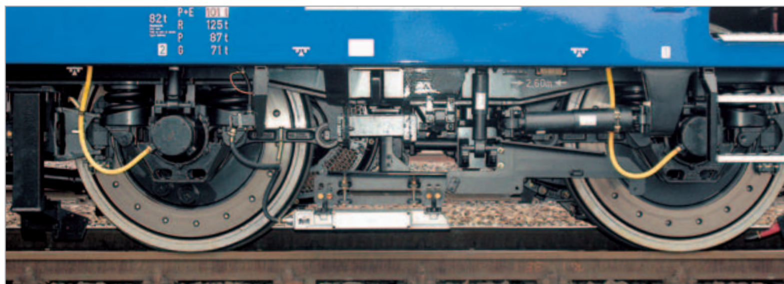


Ralf Karschunke befestigt am 4000-Liter-Kraftstofftank der Lok das Dopplerradar zur Geschwindigkeits- und Wegbestimmung.



Das Bremsgerüst der 246 im modular aufgebauten und wartungsfreundlichen Maschinenraum.

Das moderne drehzapfenlose, lenkergeführte Drehgestell der 246 entspricht dem Stand der Technik im modernen Lokomotivbau.



tronom-246-Produktion häufig in Kassel aufhielt. Am Tag vor der Premierenfahrt der 246 010 vollzog er in der Kasseler Abnahmehalle die statische Vorbereitung der IBS-Fahrt. Die Lok begleitete er, wie zuvor schon die ersten neun Schwestermaschinen, seit dem Eintreffen des Wagenkastens.

Bei der Produktionsüberwachung „gibt es Haltepunkte, die erfolgreich absolviert werden müssen, bevor die Produktion fortgesetzt werden kann, etwa beim Eintreffen der in Breslau gefertigten Wagenkästen oder der in Siegen montierten Drehgestelle, und Prüfungen, die während des fortlaufenden Produktionsprozesses stattfinden, zum Beispiel bei der Verkabelung, der Installation der hydraulischen Leitungen oder bei der Kontrolle der Führerstandstisch-Montage“, erläutert Karschunke. Der IGT-Techniker ist bekannt im Werk, vor allem bei der hauseigenen Qualitätssicherung, schließlich besäße er die Autorität, den Produktionsprozess anzuhalten, falls er mit einem Arbeitsschritt nicht einverstanden wäre. Aber soweit lässt es die Bombardier-Qualitätssicherung nicht kommen und Karschunkes freundliches Wesen erleichtert die Kooperation. So können kleine Beanstandungen meist umgehend beseitigt werden. Das Bombardier-Vertrauen in die Arbeit der IGT muss groß sein, denn inzwischen beauftragten die Kasseler Lokomotivbauer die IGT ebenfalls als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für verschiedene Tests und Überführungsfahrten.

Die Produktion einer Lokomotive wird zu jedem Zeitpunkt überwacht

Bei der statischen Vorbereitung der IBS-Fahrt kroch Ralf Karschunke zunächst in die nicht sehr tiefe Grube und untersuchte die Lok von unten auf Vollständigkeit aller Teile, die korrekte Sicherung freistehender Schläuche und Leitungen, suchte nach Undichtigkeiten. Die hätte er jetzt noch gut entdecken können, denn die perfekt saubere Lok glänzte wie ein poliertes Osterei. Das galt für den Lokboden und natürlich auch für das Innere. 246010 verströmte noch diesen ganz bestimmten Geruch des Neuen. Keine abgegriffenen Stellen, keine Kratzer und Schrammen waren auszumachen. Selbst der blaue MTU-Dieselmotor, der auf der Kasseler Rheostat-Anlage schon für ein paar Stunden seine Leistungsfähigkeit demonstrierte, zeigte noch keine Ruß- oder Ölspuren.

Die Begutachtung der Lok nahm beinahe einen ganzen Nachmittag ein, die Checkliste ist lang und Karschunke arbeitete sie gewissenhaft ab. Routine und Leichtsinn sind tabu,

Der Betriebsbeginn

Süd- und westlich von Hamburg hat der Metronom im Regionalverkehr fast eine Monopolstellung erlangt. Neu hinzugekommen sind die Strecke von Hamburg nach Cuxhaven und die Nahverkehrszüge von Hamburg nach Lüneburg und nach Tostedt. Die Eilzüge tragen nun die Bezeichnung „ME“ und die neuen Nahverkehrszüge „MEr“ („metronom regional“). Der Einsatz der neu entwickelten Traxx-P 160 DE-Dieselloks auf der Strecke nach Cuxhaven war für alle eine kleine Herausforderung. Die Loks bekamen jedoch nach anfänglichen, minimalen Problemen sofort eine neue Software aufgespielt und laufen seitdem stabil vor ihren Fünf-Wagen-Zügen. Zur Sicherheit fuhren eine knappe Woche lang auf den Loks Bombardier-Techniker mit.



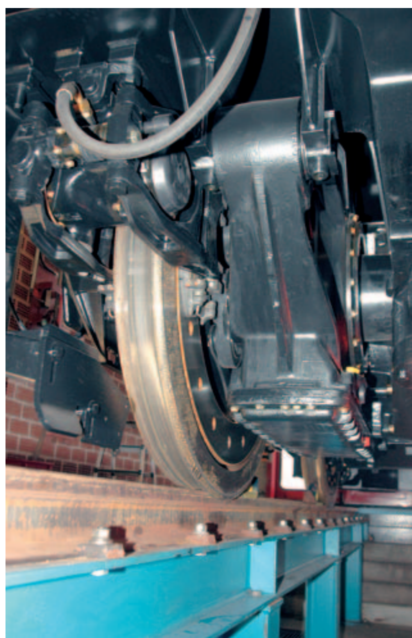
Der Eröffnungszug steht in Cuxhaven vor den Amerikahallen.

Foto: Brüggemann



Die Berieselung dient der Dichtigkeitsprüfung und nimmt etwa 20 Minuten in Anspruch, in denen erhebliche Wassermengen auf das Fahrzeug prasseln.

denn es geht um Sicherheit und ganz nebenbei auch um Millionenwerte. Nachdem die Lok die statische Vorbereitung der IBS-Fahrt bestanden hatte, montierte Karschunke noch ein Dopplerradar (Dopplereffekt: Akustische Frequenzverschiebung bei sich zueinander bewegenden Objekten) am Loktank. Mittels dieses präzisen Messinstruments können am Folgetag die Geschwindigkeit aufs Zehntel und der Bremsweg auf den Zentimeter genau ermittelt werden. Den kurzen Weg zum nächtlichen Abstellplatz durfte 246010 aus eigener Kraft zurücklegen. Ralf Karschunke nutzte die Gelegenheit für weitere Prüfungen einschließlich des Tests der punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB). Er überfuhr nacheinander die auf dem Werks-Gelände installierten 1000-, 500- und schließlich den 2000-Hertz- →



Der noch unverschmutzte Zustand der 246 gibt einen detaillierten Blick auf einen Radsatz der Lok mit den Bremszangen frei.



Die Metronom-246 sind mit einem Bahnräumer ausgerüstet. Diodenlampen sind bei modernen Maschinen inzwischen Standard.



Kontakt und simulierte so das Überfahren eines halt-zeigenden Signals. Die nagelneue Diesellok leitete auch umgehend die Zwangsbremsung ein.

Während der IBS-Fahrt geht es beinahe im Stop-and-go-Betrieb in Richtung Hannover. Das Ermitteln der Bremswege in den verschiedenen Bremsstellungen G, P und R ist einer der wichtigsten Prüfungspunkte. An zuvor präzise festgelegten und mit DBNetz abgestimmten Bremspunkten, wo die Topografie genau bekannt ist, werden Vollbremsungen aus 100 beziehungsweise 140 km/h durchgeführt. Bei einem Bremsmanöver springt der Gleitschutz an, das herbstliche, frostige Wetter macht sich bemerkbar. Erkennbar ist es am Zittern der C-Druck-Manometernadel. Der Gleitschutz beweist unfreiwillig seine tadellose Funktionstüchtigkeit, das Messergebnis ist jedoch unbrauchbar und der Test wird deshalb wiederholt.

Man spürt nur wenig von der Außenwelt im klimatisierten und sehr gut schallisolierten Führerstand. Selbst der nur wenige Meter entfernt eingebaute MTU-4000-16-Zylinder ist nur beim machtvollen Beschleunigen deutlich zu vernehmen. 53 Sekunden benötigt 246 010 von 0 auf 140 km/h. Nicht schlecht für eine 80-Tonnen-Lokomotive.

Flotter Selbstzünder aus Nordhessen: Bombardiers Traxx-P 160 DE

Die Traxx-P160DE ist eine Baureihe, vor der man auch in den anderen Häusern großen Respekt habe, bekannte ein Vossloh-Ingenieur auf der letzten Messe Innotrans im Jahr 2006, wo 246001 das erste Mal ausgestellt wurde. Vor allem im Hause Siemens wird man aufmerksam auf die Traxx-DE blicken, bewirbt sie sich doch in derselben Leistungsklasse wie der Eurorunner ER20. Zwar kommt die Traxx-DE etwas verspätet, hat jedoch zwei Vorteile im Gepäck: Die im Vergleich zum ER20 um zehn Prozent höhere Motor-Leistung und ihre hohe Kompatibilität zu den anderen Traxx-E-Loks. Dort, wo bei der E-Lok der Transformator hängt, befindet sich bei der 246 der Kraftstofftank, ansonsten sind viele Teile baugleich und die Kompatibilität reicht bis zum möglichen Drehgestelltausch zwischen Diesel- und E-Lok (P160AC2/146.2). Das macht es für Kunden wirtschaftlicher und attraktiv, in die Traxx-Familie einzusteigen. Auch die Triebfahrzeugführer müssen sich bei den Führerständen kaum umstellen beim Wechsel von der Diesel- auf die E-Lok.

Das Abnahmeprotokoll ist eine lange Liste, die in Hunderten von Punkten nichts unberücksichtigt lässt. So gehören die korrekte Abbildung zahlreicher Beleuchtungsbegriffe durch die Stirnlampen genauso dazu wie das Scheibenwischerbild bei 140 km/h. Aber auch die überlebenswichtige Sifa wird getestet. Bewusst nimmt Karschunke nicht seinen Fuß vom Sifa-Fußtaster. Ordnungs-

246-Steckbrief

Länge über Puffer:	18 900 mm
Gewicht:	etwa 81,5 Tonnen (2/3 Vorräte)
Installierte Leistung:	2200 kW (MTU 16V 4000 R)
Anzahl Fahrmotoren:	4
Anfahrzugkraft:	270 kN
Elektr. Bremskraft:	150 kN
Leist. Bremswiderstand:	1600 kW
Höchstgeschwindigkeit:	160 km/h
Kraftstoffvolumen:	4000 Liter
Erstbaujahr:	2006
Hersteller:	Bombardier
Bezeichnung:	Traxx-P 160 DE



Das Herz der Lok, der blaue MTU-Diesel, schlägt gut isoliert im Maschinenraum.

Da bei den Probefahrten für Metronom-Kompositionen Bremswegmessungen aus verschiedenen Bremsstellungen gemacht werden müssen, ist es notwendig, die Bremsstellung bei den planmäßigen Unterwegshalten wie hier in Roßlau Gbf bei Lok und Wagen zu wechseln.

Foto: IGT

gemäß ertönt der Warnton „Sifa, Sifa." Der Fuß bleibt auf dem Pedal, Karschunke warnt noch schnell „Festhalten" und schon strömt die Luft aus der Hauptluftleitung. Alle Bremsen legen an und nach wenigen 100 Metern steht die 246 wieder.

Die Sifa-Zwangsbremsung wird von den Überwachungseinheiten registriert. Dem Lokführer wird es mit der Durchsage „Störung, Störung" quittiert. Ralf Karschunke tippt sich geschickt durch die Ebenen seines Diagnosedisplays, und man staunt, wieviele Parameter bei einer Traxx-Lok aufgezeichnet und bewertet werden. „Der Triebfahrzeugführer einer modernen Lok hat praktisch keine Möglichkeit mehr, einen Bedienungsfehler zu vertuschen", so Karschunke. Nahezu alle Betriebszustände der Lok werden kontinuierlich beobachtet und aufgezeichnet. Und sie können nicht nur vom Triebfahrzeugführer großenteils während der Fahrt im Monitor aufgerufen werden, sondern auch per Ferndiagnose vom Hersteller oder Betreiber abgerufen werden. Ein großer Vorteil dieser Datensammlung ist die schnelle Problem-Analyse: Ingenieure und Mechaniker können zügig den Problemherd eingrenzen. Aber „das hat auch Bedeutung im Rahmen der Gewährleistung", erklärt Karschunke: Ob Geschwindigkeitsübertretung oder Kaltstart, das elektronische Gehirn der Lok merkt es sich. Gäbe es ein Problem mit dem Motor und die Protokolle würden den MTU-Technikern mehrere Kaltstarts aufzeigen, „könnte die Garantie schnell erlöschen", so der IGT-Mann.

Nach der abschließenden Berieselung wird 246010 noch in die IBS-Halle gedrückt und einer genauen visuellen Inspektion unterworfen. Der nächste Schritt wird die Überführung nach Görlitz sein, wo 246 010 ihren Doppelstockzug abholen soll und gemeinsam mit den neuen Wagen letzte Tests zu bestehen hat, bevor sie in den Alltagsbetrieb gehen kann.

Seit gestern weiß Ralf Karschunke, dass er morgen kurzfristig nach Belgien muss: Testfahrten mit der Bombardier-Baureihe 186 (Traxx-F140 MS) stehen dort auf dem Programm. Nach der Auswertung der Brems-Messwerte macht er sich auf dem schnellsten Weg nach Hause, damit er wenigstens kurz seine beiden Kinder sehen kann. „Uns war klar, dass die Selbständigkeit ihren Preis haben und es nur funktionieren würde, wenn die Familie mitzieht", so der junge Familienvater. Auf seinen achtjährigen Sohn Pascal zumindest hat Papas Beruf positive Auswirkungen. Der Filius entdeckt gerade die Modelleisenbahn und Pikos neue H0-246 rollt auf seiner Anlage natürlich auch schon. *Stefan Alkofer*



Das Messgerät des Dopplerradars (mi.) und die nötige Peripherie: Spannungsversorgung (re.) und Schnittstelle.

Fotos (12): Alkofer



1990 wurde die erste Ziegelgrabenbrücke ersetzt (li.). 17 Jahre hielt das mittlere Modell und seit Ende Oktober 2007 ist die rechte Brücke (vor der neuen Rügenbrücke) im Einsatz.

Mehrere Sattelzüge und zwei Hilfskräne waren nötig, um diesen gigantischen Mobilkran zu transportieren und aufzubauen.

Foto: Alkofer

Kurz bevor die Montagearbeiten auf Rügen beginnen, ist es ruhig in der Zuschnitthalle der Dresdner Brückenwerkstatt.



Foto: Alkofer

Den meisten Eisenbahnfreunden unbekannt ist, dass die DBAG in Dresden ein Spezialistenteam mit langer Tradition für den Bau von Stahlbrücken beschäftigt.

Die Brückenbauer

Das Wort Eisen hört man hier nicht gerne, auch wenn der Unterschied auf den ersten Blick gar nicht so groß scheint. „Wir sind Stahlbauer", bekennt Jürgen Höfer, Diplom-Schweißingenieur, Oberbauleiter und 58-jähriges Urgestein der DBAG-Brückenwerkstatt, genauer der DB Netz Instandsetzung Ost. Der Unterschied zwischen einfachem Eisen aus dem Hochofen und Stahl liegt im geringeren Kohlenstoffanteil des Stahls sowie den wenigen Prozenten Fremdmetall, mit denen man Eisen legiert und die zu gänzlich geänderten Eigenschaften führen.

Mit diesem Werkstoff kennen sie sich aus, in der Dresdner Lößnitzstraße. Und das seit dem 1. Oktober 1927, denn so lange gibt es schon die Brückenwerkstatt. Vor zwei Monaten haben die Männer aus Sachsens Metropole wieder ein Großprojekt abgeschlossen: Sie ersetzten die Ziegelgrabenbrücke zwischen Stralsund und der Insel Rügen. Die bisherige Eisenbahnklappbrücke war zwar erst 17 Jahre alt, musste aber wegen stetiger Schwierigkeiten frühzeitig ersetzt werden.

Etwas versteckt, unweit des Neustädter Bahnhofs liegt die Brückenwerkstatt. Früher gab es dort auch einen Gleisanschluss. Die Anlieferung und der Abtransport des Stahls und der fertigen Bauteile erfolgen aber längst per Straße. Die Zuschnitt- und die Montagehalle bilden den Kern des Areals. Dazu kommt noch die moderne Korrosionsschutzhalle, die man in Eigenregie baute.

Ein Großteil der Vorarbeiten für die neue Ziegelgrabenbrücke wurde zwar in den Hallen vorgenommen, die Endmontage fand jedoch im Dresdner Alberthafen statt, von wo aus auch die spätere Verschiffung nach Rügen erfolgen sollte. „Was nicht durch das Tor unserer Montagehalle passt, muss draußen geschweißt werden", schildert Höfer und zeigt auf das nicht eben kleine Tor. Bei Wind und Wetter von einem Zelt geschützt, schweißten die Männer im vergangenen Spätsommer und Früh- →



Foto: Alkofer

Gewaltige Stahltrossen sollen den Waagebalken tragen. Vier Mann sind nötig, um ihn sicher am Kran zu befestigen.



Fotos (4): Emersleben

Es fliegen die Funken: Mit einem Autogenbrenner werden Bleche für die neue Klappbrücke aufs Genaueste gratfrei zugeschnitten.


Foto: Emersleben

Wenige Wochen zuvor werden in der großen Montagehalle die Seitenträger der Brücke zusammengeschweißt.

herbst hunderte genau zugeschnittene Bleche zu zig Tonnen schweren Brückenteilen zusammen, wobei das Zelt vor allem dem Schutz der Stahlteile diente, bevor die fertiggestellte Brücke und der Waagebalken vor Ort mit Korrosionsschutz versehen werden konnten. Gerade das Arbeiten im Freien mit den starken Temperaturwechseln erschwerte die Montage zusätzlich, denn auch dickes Stahlblech besitzt einen deutlichen Wärmeausdehnungskoeffizienten. Das heißt, Stahl dehnt sich aus bei Erwärmung und zieht sich zusammen beim Abkühlen. Bei einem meterlangen Bauteil macht das schnell ein paar Millimeter aus, die stets berücksichtigt werden müssen, da manche Teile der Brücke Toleranzen von nur wenigen Millimetern zulassen.

Stahl: Vielseitig und oftmals unterschätzt

Stahl ist längst nicht gleich Stahl. Abgesehen von den verschiedenen Stählen für unterschiedliche Verwendungszwecke wie etwa Werkzeug- oder Baustahl gibt es innerhalb einer Sorte erhebliche Qualitätsunterschiede. Deshalb darf im Eisenbahnbrückenbau nur zertifiziertes Material entsprechend den Vorschriften der DBAG verwendet werden. Auch wenn andernorts meist das europäische CE-Siegel reicht, verlangt die Bahn noch das so genannte Ü-(Übereinstimmungserklärung)-Zeichen. Das CE-Siegel ist nicht weniger anspruchsvoll als das Ü-Zeichen, das lediglich die Fertigung nach DIN-Normen bestätigt. Bürokratischer Formalismus, der den Dresdnern mitunter den Stahlkauf erschwert.

Und eben weil Stähle je nach Herkunft unterschiedlich sein können, wird stets notiert, aus welcher Charge ein Teil stammt. Wie einen Fleischstempel trägt jedes angelieferte Stahlblech einen Wiedererkennungscode. Und bei der Zerlegung, erhält jedes abgetrennte Teilstück ebenfalls diese Markierung. Sollte es jemals zu Problemen kommen, könnte man anhand dieses Codes auf den ursprünglichen Hersteller des Stahls zurückschließen.

Die Dresdner Stahlbauexperten beherrschen alle Varianten der Schweißtechnik vom klassischen Autogen-Schweißen mit Brenner und Acetylen bis zu einer Vielzahl von Formen des Elektroschweißens wie dem Metall-Aktivgas-(MAG)-Schweißen oder dem Unter-Pulver-(UP)-Schweißen. Um auf dem Stand der Technik zu bleiben, werden die Mitarbeiter regelmäßig zu Fortbildungen geschickt. Sogar das Nieten hat man hier noch nicht verlernt, auch wenn solche Aufträge selten geworden sind: „Höchstens aus Denkmalschutzgründen wird heutzuta-

ge noch eine genietete Brücke hergestellt", erklärt der Dresdner Oberbau, technisch gebe es keine Notwendigkeit mehr dafür und der Aufwand und somit vor allem auch die Kosten für eine Nietkonstruktion sind erheblich höher.

Zu DDR-Zeiten waren die Dresdner Brückenbauer auch in der militärischen Landesverteidigung integriert und hielten Behelfsbrücken vorrätig, die teils bis heute erhalten blieben und immer noch als provisorische Brücken genutzt werden. Auf dem Gelände der Brückenwerkstatt sind aus früheren Tagen noch einige Relikte in Holzkisten verpackt.

Auch heute am Tag der Deutschen Einheit wird in Dresden gearbeitet: Die Verladung des 275 Tonnen schweren Waagebalkens, des oberen Teils der neuen Ziegelgrabenbrücke, steht an. Seit gestern laufen die Vorbereitungen. Kalter Nieselregen machte es für die Brückenbauer und die Kranmannschaft am Vortag ungemütlich während der letzten Arbeiten und des Aufbaus des gigantischen mobilen, achtachsigen Gittermastkrans (Liebherr LG 1550, maximale Traglast 550 Tonnen), der am Ende nur einen einzigen 180-Grad-Schwenk wird machen müssen, um den Waagebalken vom Montagegerüst in den Bauch des Lastkahns abzusenken. Zumindest das Wetter hat sich gebessert, ein paar wärmende Sonnenstrahlen begleiten das Ereignis. Wenn das Rügenkapitel abgeschlossen sei, werde er seine Leute erst einmal zur Ruhe kommen lassen, so Höfer: „Die letzten Wochen waren extrem anstrengend mit vielen Überstunden und Feiertagsarbeit." Dennoch herrscht unter den Stahlbauern eine hochkonzentrierte, aber trotz Feiertags immer noch lockere Stimmung.

Am frühen Nachmittag ist es so weit: Der Waagebalken hebt sich von seinem Gestell. Mit Hilfe langer Seile bugsieren Höfers Männer das Schwergewicht in den Lastkahn. Jetzt haben sie wenige Tage zum Erholen, bevor sie auf die Ostseeinsel müssen. Währenddessen schippern Brückentrog und Waagebalken über die Elbe bis Magdeburg. Von dort geht die Reise weiter über den Oder-Havel-Kanal, die Oder, das Stettiner Haff und den Greifswalder Bodden bis Stralsund.

Einen knappen Monat blieb der Rügendamm für den Zugverkehr gesperrt, solange dauerte der Ausbau der alten und der Einbau der neuen Eisenbahnbrücke. *Stefan Alkofer*



Foto: Emersleben

Der eigens aus den Niederlanden geholte Schwimmkran hat den Pylon der neuen Ziegelgrabenbrücke am Haken.



Stahlplatten werden automatisch zugeschnitten. Der Mitarbeiter notiert auf jedem zugeschnittenen Teil die Chargennummer.



Auf einem Waagebalkenlager lasten über 100 Tonnen. Für das massive Bauteil ist dennoch ein Höchstmaß an Präzision erforderlich.



Michael Falk, Projektleiter Ziegelgrabenbrücke (li.), und Jürgen Höfer, Oberbauleiter Dresden, packen mit an bei der Brückenverladung.



Fotos (4): Alkofer

Zum Einsetzen des Bolzens wird er mit flüssigem Stickstoff gekühlt, damit er sich zusammenzieht.

Was der trivialen Richtungsorientierung dient, entpuppt sich oft als ein kleines Kunstwerk: Im Erzgebirge und anderswo gab und gibt es Wegweiser aus Holz, die von Ideen und Können zeugen.

Teil 1

Der Weg zum Bahnhof



Schlettau – Crottendorf wurde in den 1980er-Jahren wegen der 86 ein heißer Tipp. Kaum jemand aber beachtete das Drumherum!



In Ebersbrunn (Strecke Zwickau – Falkenstein) weist diese Holztafel mit eingebrannten Buchstaben und farblich nachbehandeltem Wanderer den Weg.



Und das war das Objekt der Begierde, hier 86 501 im Anschlussbahnhof Schlettau. Nur Tage nach der Einstellung des Personenverkehrs 1997 verschwanden die Wegweiser.



Vom Standpunkt des Eisenbahnfans war es im September 1978, als 50 1995 den Haltepunkt passierte, interessanter als der heutige Betrieb mit Vogtlandbahn-Triebwagen.

„Entschuldigung, können Sie mir sagen, wo es zum Bahnhof geht?", fragt der Fremde den Einheimischen, und der antwortet: „Ja, kann ich." Zugegeben, das ist ein uralter Kalauer und der ist mindestens dann unangebracht, wenn man wirklich in Eile ist und unter allen Umständen auf den letzten Zug muss.

Aber wie wäre es mit folgender Frage: „Haben Sie noch etwas Zeit bis zum letzten Zug? Und haben Sie schon mal nach dem Wegweiser zum Bahnhof geschaut?" Denn das könnte sich in vielen Fällen lohnen! Im Erzgebirge zum Beispiel, denn das Erzgebirge ist eines der Zentren, wenn nicht das Zentrum der deutschen Holzschnitzerei. Unter der Bezeichnung „Erzgebirgische Volkskunst" sind typische Erzeugnisse solcher Holzarbeiten wie Schwibbögen, Pyramiden, Nussknacker und Räuchermännchen zur Weihnachtszeit begehrte Geschenkartikel und sie schmücken nahezu jede Wohnstube in diesem Landstrich und darüber hinaus.

Seit Generationen wird diese Kunst gepflegt. Vielerorts gibt es noch heute Schnitzvereine, deren Mitglieder das traditionelle Handwerk in ihrer Freizeit ausüben. Und so ist es nicht überraschend, dass es im Erzgebirge viele Städte und Gemeinden gibt, in denen aus Holz geschnitzte Hinweistafeln und Wegweiser zu finden sind.

Bevorzugte Objekte für den Eisenbahnfreund sind natürlich die Hinweistafeln, die den Weg zum Bahnhof zeigen. Dabei stellt sich heraus, dass das Thema Eisenbahn für die mit dem Schnitzmesser Begabten irgendwie eine Herausforde- →



In Zwönitz zeigte viele Jahre diese Holztafel mit einer V 100 den Weg zum Bahnhof: Auch in der DDR fehlte es nicht an Einfällen!



Fast wie ein Vorgriff auf „Thomas and Friends" wirkte dieser Wegweiser in Zöblitz: Die Phantasie kannte eben keine Grenzen!



Die Strecken um Aue, wie die nach Karl-Marx-Stadt, schienen fest in der Hand der 110 zu sein, als dann in den 1980er-Jahren nochmals 50.35 zum Einsatz kamen, Zwönitz 1983.



Ein Bild aus besseren Tagen: Eine 202 mit Personenzug von Marienberg nach Pockau-Lengefeld in Zöblitz-Pobershau. Im Juli 1999 zerstörte ein Hochwasser Teile der Strecke.

rung zu sein scheint. Anders jedenfalls kann man sich die Vielfalt der Ideen und die gekonnte Ausführung der Schnitzkunst, meist in Lindenholz verewigt, nicht erklären.

Das Abbild einer Dampflokomotive ist ein häufiges Motiv und steht meist im Mittelpunkt des ganzen Schildes. Werden sie farblich verfeinert, entstehen richtiggehend kleine Kunstwerke. Sie verkörpern nicht nur die enge Verbundenheit der Bevölkerung mit ihrer Eisenbahn, sondern sind darüberhinaus für Gäste und Touristen informativ und hübsch anzusehen.

Viele der Holztafeln mit Eisenbahnmotiven hatten oft über Jahrzehnte ihren angestammten Platz. Sie gehörten zum Ortsbild wie die Kirche oder das Feuerwehrhaus.

Als es jedoch in den 1990er-Jahren in großem Umfang zur Abbestellung des Personenverkehrs und zu Streckenstilllegungen kam, verschwanden in der Folge die geschnitzten Wegweiser – oftmals viel zu schnell. Ein Stück Heimatgeschichte ging damit für immer verloren.

Nur wenige Eisenbahnfreunde haben auf der Jagd nach Fotomotiven ihres Metiers diese Holztafeln zur Kenntnis genommen, noch weniger haben sie im Bild festgehalten. Sie standen ja nicht auf Eisenbahngelände! Und doch: Gehören nicht auch sie dazu wie die Dampfloks von 01 bis 99, wie Auspuffschlag, Pfiff und Bremsenquietschen?



Eher an einen Bergfestbaum als an Richtungsschilder scheint dieser Wegweiser in Hirschberg zu erinnern. Immerhin – noch gab es einen Bahnhof!



Unverkennbar an eine 24 scheint dieser Wegweiser in Sehma zu erinnern, Mai 1991, oder ist es doch eher ein stilisierter „Rollwagen“?



Im April 1990 war jedenfalls die Nachfolgerin beider schon Jahre unterwegs: 112 368 vom Bw Karl-Marx-Stadt (noch!) mit Personenzug von Bärenstein.



Und das ist Hirschberg Bahnhof. Hirschberg war der einzig nenneswerte Ort an der Strecke von Schönberg, 201 875 brachte den Ein-Wagen-Personenzug.

Offenbar erkannte erst nach den Betriebseinstellungen so mancher Zeitgenosse den Wert der kleinen Schnitzwunder. So waren die zu den Bahnhöfen der Strecke Schlettau – Crottendorf weisenden Schilder bereits wenige Tage, nachdem der letzte Zug gefahren war, verschwunden. Vermutlich sind sie der Sammelleidenschaft eines so genannten Eisenbahnfans in die Hände gefallen, denn in der Obhut der Gemeindeverwaltung befinden sich die Schilder nicht.

Es geht aber erfreulicherweise auch anders herum. Im Verlauf der Sachsenmagistrale (politisch korrekt: Sachsen-Franken-Magistrale) befindet sich kurz vor dem ehemaligen DDR-Grenzbahnhof Gutenfürst der Haltepunkt Grobau. Im ehemaligen Sperrgebiet gelegen, war an Wandern natürlich nicht zu denken, und den spärlichen so genannten Binnenverkehr zwischen Plauen und Gutenfürst erledigten Schienenbusse.

Schnitzkunst und Heimatgeschichte: Mehr als nur Wegweiser

Erst in den 1990er-Jahren wurde eine Hinweistafel errichtet, und zur Freude aller Betrachter griff die Gemeinde nicht auf Schilder im neumodischen Standard-Look zurück, sondern ließ sehenswerte Wegweiser in der Tradition der Schnitzkunst aufstellen. Auch Breitenbrunn im Erzgebirge (Strecke Zwickau – Aue – Johanngeorgenstadt) gönnte sich einen markanten Hinweis.

Der neue Trend scheint die Wiederentdeckung der Eisenbahn für den Tourismus zu sein: Als Werbeträger für die Eisenbahn entstanden an vielen Orten eisenbahntypische Modellbauten. Deren Standorte sind meist an stark frequentierten Straßen gewählt.

Ein solcher, nicht zu übersehender Werbeträger befindet sich an der B 95 bei Königswalde: Er weist auf die nahegelegene Schmalspurbahn Cranzahl – Oberwiesenthal hin. Dazu wie auch zu anderen Schmalspurbahnen siehe unsere nächste Ausgabe! *Rainer Heinrich/hb*



„Nach dem Bahnhof" oder gar „Nach dem Bahnhofe" sagte man, ehe sich „Zum Bahnhof" durchsetzte: Elsterberg, März 1996.



Erst Mitte der 1990er-Jahre erhielt der Ort Grobau (bei Gutenfürst) Wegweiser zum Haltepunkt an der Sachsenmagistrale.

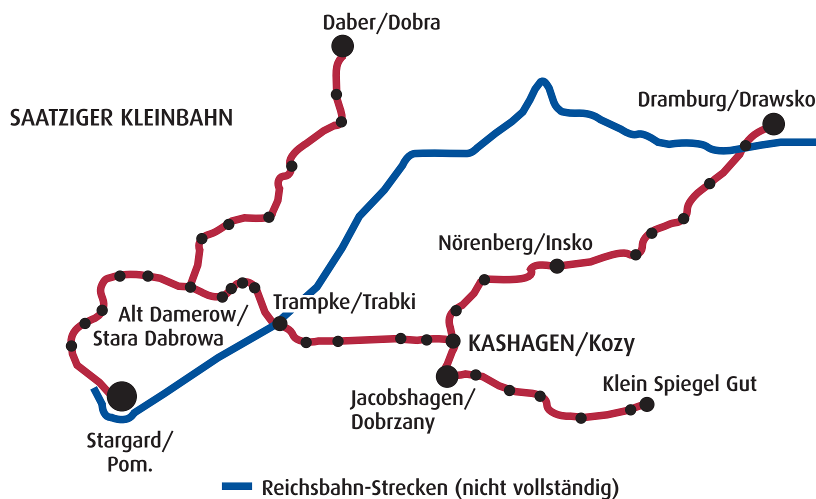
Fotos (16): Rainer Heinrich



Zwar schon in DB AG-Rot, inzwischen aber auch historisch ist 219 098 im Bahnhof Elsterberg mit ihrem Personenzug von Gera nach Weischlitz.



Aufnahmen wie diese haben Seltenheitswert, da sich Grobau im Sperrgebiet befand. Für den lokalen Reiseverkehr Plauen – Gutenfürst genügten LVT 172.



17. Januar 1978: Ein kalter Wind pfeift durch Pommern - begleitet vom Zischen einer kleinen Lok.

Damals in KASHAGEN

Es ist einsam im Kleinbahnhof von Kashagen (Kozy), als an diesem trüben Wintertag um 13.21 Uhr Zug 8545 der polnischen Staatsbahn PKP aus Trampke (Trabki) über die Schienen rumpelt.. Eine Szenerie, die sich seit der Eröffnung der meterspurigen Saatziger Kleinbahn im Jahre 1895 kaum verändert hatte. Kashagen stand zwar seit 1945 unter polnischer Verwaltung, ein Ausflug in die so genannte gute alte Zeit war aber noch lange möglich - zuletzt aber nur noch mit Dieseltraktion.

1978 bespannten aber noch Dampfloks der Reihe Px 48 alle Züge, als Personenwagen liefen Reko-Zweiachser mit Untergestellen aus deutscher Zeit und meist fuhr ein Bremser mit, denn viele Schmalspurgüterwagen hatten keine Druckluftbremse. So auch an jenem Januartag vor 30 Jahren, als der Zug nach Insko als reinrassiger GmP fuhr. Zuglok war übrigens Px 48 3906, die später ins Brohltal kam und dort bis in die 90er-Jahre lief.

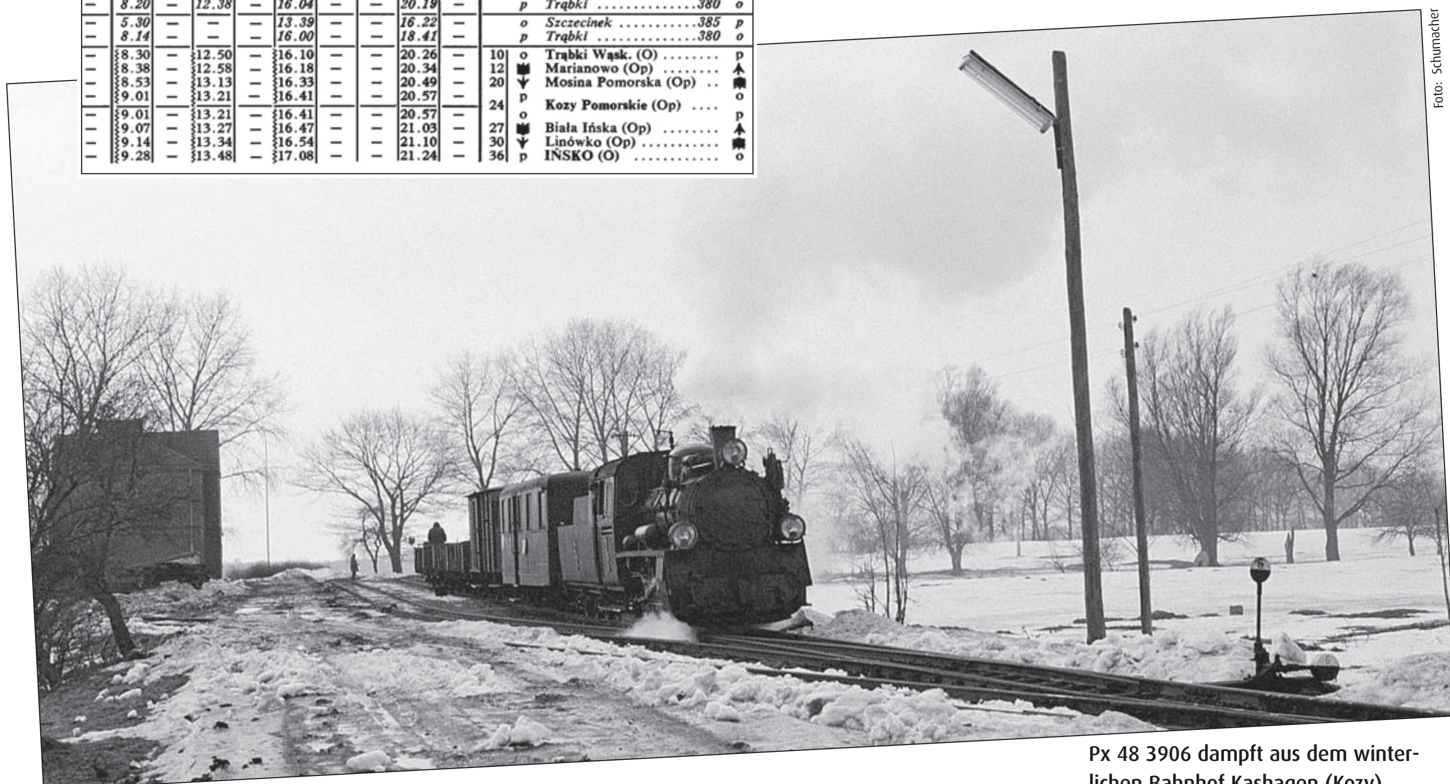
In Kashagen gab es ein Gleisdreieck, so dass die abzweigende Strecke nach Klein Spiegel von beiden Seiten angefahren werden konnte. Die Abschnitte Jacobshagen - Klein Spiegel Gut und Nörenberg - Dramburg wurden nach 1945 abgebaut, nach Jacobshagen fuhren seit den 70er-Jahren nur noch Güterzüge.

Der Kleinbahnbetrieb konnte sich noch bis ins neue Jahrtausend retten, 2001 kam dann aber das endgültige Aus. Die Schienen liegen weitestgehend noch, die niveaugleiche Kreuzung mit der Normalspur in Trampke wurde aber ausgebaut. Ob in Kashagen jemals wieder ein Zug halten wird, steht in den Sternen. Tempi passati! *WS*

378a STARA DĄBROWA — IŃSKO

Linia wąskotorowa. Wszystkie pociągi z wagonami kl. 2

										km			
—	—	11.20	—	—	—	14.40	—	—	—		o	*Stargard Szcz. Wąsk. .378*	p
—	—	12.03	—	—	—	15.23	—	—	—		p	*Stara Dąbrowa........378*	o
	8541	8543	8545		8549	8547		8551		nr poc.			nr poc.
	†	⚒	⚒		⚒	⚒				km		378	
—	—	12.06	—	—	—	15.26	—	—	—	0	o	STARA DĄBROWA (Op)	p
—	—	12.13	—	—	—	15.33	—	—	—	2		Nowa Dąbrowa Wieś (Op)	
—	—	12.19	—	—	—	15.39	—	—	—	4		Krzywnica (Op)..........	
—	—	12.30	—	—	—	15.50	—	—	—	10	p	Trąbki Wąsk. (O)	o
—	7.57	—	12.15	—	15.45	—	—	19.56	—		o	*Stargard Szczeciński ..380*	p
—	8.20	—	12.38	—	16.04	—	—	20.19	—		p	*Trąbki 380*	o
—	5.30	—	—	—	13.39	—	—	16.22	—		o	*Szczecinek 385*	p
—	8.14	—	—	—	16.00	—	—	18.41	—		p	*Trąbki 380*	o
—	8.30	—	12.50	—	16.10	—	—	20.26	—	10	o	Trąbki Wąsk. (O)	p
—	8.38	—	12.58	—	16.18	—	—	20.34	—	12		Marianowo (Op)	
—	8.53	—	13.13	—	16.33	—	—	20.49	—	20		Mosina Pomorska (Op) ..	
—	9.01	—	13.21	—	16.41	—	—	20.57	—	24	p	Kozy Pomorskie (Op)	o
—	9.01	—	13.21	—	16.41	—	—	20.57	—		o		p
—	9.07	—	13.27	—	16.47	—	—	21.03	—	27		Biała Ińska (Op)	
—	9.14	—	13.34	—	16.54	—	—	21.10	—	30		Linówko (Op)	
—	9.28	—	13.48	—	17.08	—	—	21.24	—	36	p	IŃSKO (O)	o


Foto: Schumacher

Px 48 3906 dampft aus dem winterlichen Bahnhof Kashagen (Kozy).



Industrie-(Bahn-)Geschichte

Norbert Peschke: Der Zwickauer Steinkohlenbergbau und seine Kohlenbahnen. Selbstverlag, Zwickau 2007. ISBN 978-3-9808512-9-9, 256 S., 452 Sw-Abb.; Preis: 29,90 Euro.

■ Seit 1348 ist im Raum Zwickau der Steinkohlenabbau belegt, und seit dem 19. Jahrhundert bis 1980 wurde Steinkohle industriell gefördert. Im Lauf der Zeit entstanden nicht weniger als zwölf Kohlen- und Industriebahnen. Diesem Komplex widmet sich Autor Norbert Peschke in seinem mit viel Fleiß und Recherchearbeit entstandenen Buch. Jede Kohlenbahn wird umfassend vorgestellt mit Geschichte, Gleis- und weiteren Lageplänen sowie zahlreichen Fotos, alle in Schwarzweiß. Tabellarische Übersichten und eine Zusammenfassung erleichtern den schnellen Zugriff, Originaldokumente und historische Pläne illustrieren den Werdegang. Was etwas stört: Der Autor fällt mit der Tür ins Haus, setzt lokale und Fachkenntnis voraus, die nicht allgemein erwartet werden darf. Das Buch kann direkt bestellt werden: Norbert Peschke, Wilkauer Str. 12, 08064 Zwickau, norbert.peschke@t-online.de. *hb*

● ***Fazit: Spezial-Kompendium***

Bilder sagen mehr als Worte

Die Sommerfeldt-Aufbauanleitung. Hattenhofen 2007. 164 S., zahlreiche Farbabb.; Preis: 7,50/11 Euro (D/Ausland; Direktversand inkl. Porto).

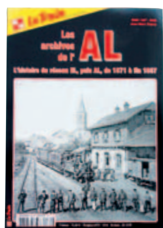


■ E-Lok-Betrieb ohne Fahrdraht ist ein wenig fad. Damit ist jetzt Schluss: Die neue Aufbauanleitung vom Oberleitungsspezialisten Sommerfeldt soll vor allem bei Novizen die Bedenken vertreiben. Überwiegend mittels Bildern werden die wichtigsten Problemstellungen von der Planung über die Mastaufstellung bis zum Verlöten des Fahrdrahts in vielen Bauschritten erläutert. Der Aufbau von Quertragwerken wird detailliert gezeigt. Hilfreich sind die Vorbildfotos, die zeigen, wie es aussehen sollte. Lobenswert ist, dass auch den Freunden Schweizer Bahnen geholfen wird. Die A4-Broschüre gibt es beim Modellbahnhändler oder direkt bei Sommerfeldt. *al*

● ***Fazit: Extrem hilfreich und sehr fairer Preis.***

Bienvenue

Jean-Marc Dupuy: Les archives de l'AL; L'histoire du réseau EL, puis AL, de 1871 à fin de 1937. Verlag Le Train, F-Betschdorf, Tel. (0033)(388)545103. 98 S., mehr als 200 Schwarzweiß-Abb.; Preis: 20,00 Euro.



■ Das Elsaß und Lothringen haben wegen der wechselhaften politischen Geschichte auch dem deutschen Eisenbahnfreund allerlei Bemerkenswertes zu bieten. So taten Jahrzehnte beispielsweise preußische und französische Fahrzeuge einträchtig Dienst. Natürlich handelt das Heft auch vom Krieg um den Landstrich, was sich auch demjenigen, der der französischen Sprache nicht mächtig ist, am Ende des Kapitels um die Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen erschließt. Wegen der vielen alten Abbildungen ist die Abhandlung gerade für Modellbahner interessant, und die verwendeten historischen Postkarten haben ohnehin ihren eigenen Charme. *yo*

● ***Fazit: Bildreiche Publikation über französisch-deutsche Eisenbahn-Geschichte***



Außerdem erschienen

Die Mischung macht´s

Lothar Spielhoff u.a.: Jahrbuch Lokomotiven 2008. Podszun-Verlag, Brilon 2007. ISBN 978-3-86133-467-5, 144 Seiten, 119 Schwarzweiß-, 104 Farbabbildungen; Preis: Euro 14,90.

Fünf Autoren, sieben Beiträge: Auch die mittlerweile siebte Jahrbuch-Ausgabe bietet wieder eine nicht nur bunte Mischung. Während Udo Paulitz einmal mehr die Faszination der Emslandstrecke beschwört, beleuchtet beispielsweise Alfred Gottwaldt hintergründig die Reichsbahnkalender im Dritten Reich.

• **Nicht uninteressante Themenauswahl**

Strom, Spiel, Spannung

Manfred Peter: Elektrik für Modellbahner. Miba-Modellbahn-Praxis. Verlagsgruppe Bahn, Nürnberg 2007. ISBN 978-3-89610-244-7, 80 Seiten, 23 Sw-, 329 Farbabb.; Preis: Euro 10.

Ohne Strom wäre die Modellbahn einen Großteil ihrer Faszination los. Allerdings ist schon das Grundlagenwissen um die Elektrik bei vielen nur eher rudimentär. Fachmann Manfred Peter sorgt für Abhilfe und liefert Problemlösungen aus der Praxis.

• **Tipps und Kniffe für Einsteiger und Fortgeschrittene**

Letzeburger Normalspuren-Findbuch

Ed Federmeyer: Eisenbahnen in Luxemburg, Bd. 1. Herdam-Fotoverlag, Gernrode 2007. ISBN (EAN) 978-3-933178-21-3, 504 Seiten, 616 Sw-Abbildungen; Preis: 49,00 Euro.



■ Aufbauend auf dem längst vergriffenen EK-Buch vom selben Autor aus dem Jahr 1984 legt Ed Federmeyer nun den ersten von insgesamt drei geplanten Bänden über die normalspurigen Luxemburger Eisenbahnen vor. Das ambitionierte Werk besticht durch seine schiere Fülle. Wer das Vorgängerbuch kennt, der wird schnell feststellen, dass der Luxemburger in den beiden vergangenen Jahrzehnten nicht untätig war und noch etliches bislang unveröffentlichtes Material zusammengetragen hat. Bei den Quellenangaben vertröstet er leider auf den zweiten Band. *hc*

● ***Fazit: Beispielhafte Landes-Verkehrsgeschichte***



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe", Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

***E-Mail:** redaktion@modelleisenbahner.de*

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Silberling-Ersatz

Betrifft: „Im Ausstand", Heft 12/2007

Trotz des Warnstreiks der GDL-Lokführer fuhr die Regionalbahn der Linie 91 Hagen – Siegen am 16. November 2007 mit 426 019-6 pünktlich. Die Regional-Express-Linie 16 fiel dagegen komplett aus. Das Gute an den 426-ern ist ja, dass Rollstuhlfahrer wie mein Sohn Matthias mitgenommen werden können, dank der in diesen Triebwagen integrierten Rampe. Normalerweise wird sonst die Baureihe 143 mit Silberlingen als Regionalbahn zwischen Hagen und Siegen eingesetzt.

Rainer Bernshausen, 58089 Hagen



Foto: Bernshausen

Willkommener Silberling-Ersatz: 426 019-6 wartet als RB 91 am 16. November 2007 in Hagen Hbf auf die Abfahrt nach Siegen.

Uralter Hut

Betrifft: „Innovative Mischung", Heft 12/2007

Das vorgestellte System ist schon ein uralter Hut. Bereits vor 50 Jahren konnte dieses System auch auf Märklin-M-Gleisen funktionieren, wenn die Gleichstromfahrzeuge aus der Oberleitung gespeist wurden. Mit der Auslieferung des K-Gleises im Vollprofil und den zugehörigen Schnellfahrweichen mit beweglichen Herzstücken war es ohne große Bastelarbeiten möglich, beide Systeme zu fahren. Es musste nur ein kleines Silberpapier zwischen Weichenzunge und Innenschiene eingesetzt werden. Es eignete sich das Papier der Zigarettenschachtel. Geschaltet wurde mit Piko-Universalschaltern.

Dirk Real, 42329 Wuppertal

Inhaltsangaben

Betrifft: Jahres-Inhaltsverzeichnis 2007

In grauer Vorzeit, als alles (angeblich) schlecht war, erschien das Jahresinhaltsverzeichnis im Heft 12 des jeweiligen Jahrgangs. Der Leser, der diese wertvolle Zeitschrift binden ließ, hatte (bei guten Beziehungen zum Buchbinder) den gebundenen Jahrgang Mitte Januar im Schrank oder Regal stehen. Jetzt wartet er bis März oder später. Das Jahresinhaltsverzeichnis sollte am Jahresende vorliegen und nicht erst zu Ostern.

Werner Ilgner, 09496 Marienberg

Anmerkung der Redaktion: Aus Platzgründen erscheint das Verzeichnis ausnahmsweise erst in dieser Ausgabe.

Viel Geduld

Betrifft: Bahnpost „Teurer Lokschrott", Heft 1/2008

Auch ich habe den Bericht von Rainer Albrecht gelesen und das ist immer ein Genuss. Nun kann man aber M+F nicht unbedingt mit Weinert von heute vergleichen! Da liegen einige Jahre dazwischen. Auch ich baue seit Jahrzehnten, gebe zu, dass M+F sehr, sehr schwer war. Wer nun aber an Weinert-Bausätzen und der Beschreibung etwas auszusetzen hat, der sollte wirklich nur Modelle von der Stange kaufen. Jeder Bausatz, egal welcher und von wem, erfordert Geduld und nochmals Geduld, sehr gute Vorbildfotos und ein vorheriges Vertrautmachen mit der Lokomotive, die man bauen will, eine ruhige Hand und sehr gutes Werkzeug, vorheriges Anpassen der Teile, sauberes Entgraten und Kleben. Ich habe unzählige Bausätze gebaut. Sie sind eine Augenweide auf der Anlage. Natürlich habe auch ich Lehrgeld bezahlt. Aber nur Mut, man muss ja nicht gleich mit einer 03 oder 44 anfangen!

Hans-Dieter Busekros, 59597 Erwitte

Lichtgrauer BTP

Betrifft: „Einsatz-Wagen", Heft 1/2008

Zunächst noch einmal vielen Dank für den fairen Bericht über unser Modell W50L-BTP in Postausführung. Leider ist Ihre Kritik an der von uns gewählten grauen Farbe nicht gerechtfertigt. Es gab bei der grauen Post der DDR drei gebräuchliche Farbtöne, nämlich: RAL 7005 Mausgrau, RAL 7035 Lichtgrau und RAL 7040 Fenstergrau. Unser Vorbild mit Kennzeichen AF 43-62 war in RAL 7035 Lichtgrau lackiert. Bedingt durch die Mangelwirtschaft bei Farben wurden aber auch Farbreste vermischt, wodurch diverse Zwischentöne möglich waren. Durch Anlieferung von BTP an die Deutsche Post, die ursprünglich für den Export (Iran, Angola) bestimmt waren, fuhren auch einige Exoten mit sandfarbenem oder blauem Fahrerhaus als Post-BTP auf den Straßen der DDR.

Rainer Schmidt, Modelltec GmbH, 13509 Berlin

Ende einer Ära

Betrifft: „Epoche-machend", www.traktionswandel.de, Heft 1/2008

Während bei der DB 1987 schon lange keine Dampfloks mehr im Einsatz waren, standen bei der Deutschen Reichsbahn immer noch einige schwarze Umgetüme in Dienst. Bedingt durch die Ölknappheit im Frühjahr 1985 kamen alle verfügbaren betriebsfähigen Dampfloks im Rbd-Bereich Magdeburg noch einmal zu Einsätzen vor Güter- und Personenzügen. Doch es war nur noch für kurze Zeit. Am 25. September 1987 fuhr 503618-1 des Bw Salzwedel den P 7307 um 10.30 Uhr von Salzwedel nach Stendal und den P 7306 zurück nach Salzwedel. Um 15.27 Uhr endete endgültig die Dampflokära im Rbd-Bezirk Magdeburg.

Bodo Habermann, 29410 Salzwedel



Foto: B. Habermann

Reichsbahner des Bahnhofs Salzwedel verabschieden die geschmückte 503618-1 vor ihrer letzten planmäßigen Fahrt.

Schaden droht

Betrifft: „Regel-Bar", Heft 12/2007

Eine, meines Erachtens wichtige Tatsache ist in Ihrem Bericht leider nicht erwähnt worden. Impulse mit einer relativ niedrigen Frequenz (123 Hz) können einem Glockenankermotor extreme Schäden zufügen. Durch das Fehlen eines Eisenkerns ist der Motor nicht in der Lage, die Impulsspitzen zu absorbieren und wird diese in Wärme umsetzen, die ihn auch zerstören kann.

Günter Scheck, 25436 Tornesch



www.sachsenschiene.de

Der Archivator

Fotos, Daten, Fakten – so könnte man den Gehalt dieser Homepage über Bahn-Sachsen beschreiben.

■ Sachsen hatte einstmals das dichteste Eisenbahnnetz in Deutschland, und wenn auch viel verschwunden oder nur noch rudimentär vorhanden ist, interessant ist es im Freistaat noch immer. Das meinte wohl auch Jens Herbach, dessen Homepage wie ein Online-Nachschlagewerk funktioniert. In gut gewählten Kategorien wie Strecken, Stationen, Hochbauten, Ingenieurbauten und Fahrzeugen kann man zielgerichtet auf Suche gehen. Eine praktisch handhabbare Online-Karte erleichtert den Klick auf gesuchte Objekte. Die Bahnhöfe sind fast alle mit Bild (meist des Empfangsgebäudes) dokumentiert, ebenso Tunnel, Brücken und Viadukte. Relikte wie ehemalige Schmalspurtrassen sind mit Foto präsent. Auch gefallen Spezialkategorien wie zweispurige Bahnanlagen (Normal- und Schmalspur) oder verlegte Strecken und Bahnhöfe. Bei „Unterwegs" findet man aktuelle Bilder zum Bahngeschehen.

geocities.com/joachimbiemann/beil/eif1.htm

Zugvögel

In welchen Filmen spielt die Eisenbahn eine Rolle? Joachim Biemanns Homepage versucht eine Antwort.

■ Filme, in denen Eisenbahnszenen zu sehen sind, hat Joachim Biemann auf seiner Homepage in einer Übersicht zusammengetragen. Ein paar Proben aufs Exempel: In „Der dritte Mann" kommt der zweifelhafte Held auf dem Wiener Westbahnhof an, auch gibt es dort eine Abschiedsszene. Der Film ist unter „The third man" zu finden, die Angaben stimmen weitgehend. Der in Deutschland als „Spiel mir das Lied vom Tod" bekannte Westernklassiker von Sergio Leone um den Eisenbahntycoon Morton zeigt sich unter dem italienischen Orignaltitel „C'era una volta il West", mittels Link erfährt man Details. „Zugvögel – Einmal nach Inari", das Rail-Movie und die deutsche Kinoüberraschung von 1998, wird ebenfalls vorgestellt, ergo: Keine offensichtlichen Lücken, und Homepage-Autor Joachim Biemann bittet, falls sich welche auftun, um deren Schließung. Schmäckerchen ist indes ein Streifen von Louis Lumière von 1895, der auch der erste Eisenbahnfilm ist und zu dem es einen Download gibt!

www.raymondkies.nl



Ein kleines bisschen mehr

Einen Blick in die 1980er-Jahre Polens und der DDR, aber auch ins Heute gibt es hier.

■ Wenn einer eine Reise tut, dann kann er was erzählen, und sei es Jahre oder Jahrzehnte später! Von dieser Maxime scheint der Niederländer Raymond Kies eine Menge zu halten, und so machte er seine Fototouren und deren Ergebnisse aus den 1980er-Jahren bis heute online zugänglich. „Een klein beetje meer", ein kleines bisschen mehr, nennt er das Resultat im sympathischen Understatement, das sich nicht zu verstecken braucht. Allein seine Fototouren 1987, 1989 und 1990, die ihn nach Polen führten, sind der ausgiebigen Betrachtung wert. Da sind längst abgestellte Dampflokomotiven auf längst nicht mehr befahrenen Strecken noch in Aktion zu sehen, und wie er sie ins Bild setzte, zeigt: Er versteht sein Metier. Besuche bei Straßenbahnbetrieben und in der DDR, ebenfalls gegen Ende der 1980er-Jahre, beleuchten die Vielfalt der damaligen Vorbilder. Die Spessartrampe mit dort eingesetzten E 94 hat es ihm ebenso angetan, wie es die Akku-Triebwagen der DB taten. Heute ist Raymond Kies immer noch unterwegs, seine Fotos vor allem aus Holland bereichern in regelmäßigen Abständen den Gehalt seiner Site.

www.espewe.de

Sammel-Leidenschaft

Für Liebhaber von Modellautos aus DDR-Produktion stellt diese Site eine wahre Fundgrube dar.

■ SPW oder ESPEWE – die Frage wird auch geklärt: Seit 1961 stellte das Spezial-Präge-Werk in Annaberg-Buchholz Modellautos her, und da „SPW" schon für Schützenpanzerwagen vergeben war, nannte man die Modellautos von dort eben „ESPEWE-Modelle". Jens-Olaf Johannsen aus Hamburg hat sich diesen Fahrzeugen verschrieben, und man gerät ins Staunen, welche Vielfalt an Modellautos es in den 1960er-Jahren in der DDR gab: Nicht nur Robur (LO) und W 50, Trabant und Wartburg, sondern auch Skoda Octavia (alt), Gabelstapler, Dampfwalzen und die Skoda-Reisebusse mit in die Dachebene hochgezogenen Panoramafenstern! Das Ergebnis seiner Sammelleidenschaft macht Johannsen auf dieser Homepage der Öffentlichkeit zugänglich, und dafür kann man ihm nur dankbar sein. Doch nicht nur ESPEWE-Modelle, auch weitere Autos und Nutzfahrzeuge nach ostdeutschen Vorbildern sind hier zu finden. Der Autor nimmt sich weitergehender Details an, untersucht beispielsweise die Verpackungen, die für sich Geschichten erzählen können, und begab sich gar auf Spurensuche nach Annaberg-Buchholz. Was dabei herauskam, ist spannend. Möge Herr Johannsen weiter am Ball bleiben!

Modell Eisen Bahner

Hinter der Überschrift finden Sie die Heftnummer und die Seitenzahl (Beispiel: 9/26 = Heft 9, Seite 26).

Jahres-Inhaltsverzeichnis 2007

VORBILD

Titelthema

Drehscheibe

Geschichte und Geschichten

Jahres-Inhaltsverzeichnis 2007

MODELL

Werkstatt

Probefahrt



Unter der Lupe

Test

Jahres-Inhaltsverzeichnis 2007



Teil 2

Neues aus Unterpreuschwitz: Die fränkische H0-Nebenbahn wächst an ihren Aufgaben, nicht zuletzt dank des selbsttragenden Konstruktionsprinzips.

Innovative Mischung

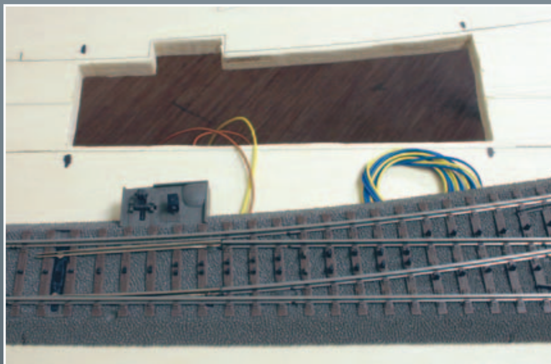
Auf die vier zusätzlichen Stütz-Punktkontakte wurde ausgangs des ersten Teils (MODELLEISENBAHNER, 12/2007) mit bebilderter Platzierungsangabe bereits hingewiesen. Hergestellt aus feinen Stahl-Drahtstiften, sind sie unverzichtbar für einen kurzschlussfreien Wechselstrombetrieb im Zweisystem-Weichenbereich.

Der Grund ist einfach nachzuvollziehen: Die durch den Umbau unter Strom gesetzten inneren Schienen waren ursprünglich ja nicht polarisiert, sondern dienten der mechanischen Führung des Skischleifers. Der würde nun aber genau dort beim Aufsetzen Kurzschlüsse produzieren.

Die zusätzlichen Stütz-Punktkontakte, mit Zweikomponentenkleber in vorbereiteten Bohrungen befestigt und mit Silberleitlack stromführend gemacht, verhindern dies, vorausgesetzt, ihre lichte Höhe ist genau berechnet und auch exakt bei der Montage umgesetzt. Es reicht nämlich nicht, die Höhe nur so zu bestimmen, dass der Mittelschleifer nicht mehr die inneren Schienen berührt. Vielmehr darf nun auch keins der Zweileiter-Gleichstrom-Fahrzeuge, etwa die extrem tiefliegende Köf III von Roco, die Punktkontakte berühren, was wiederum Kurzschlüsse zur Folge hätte.

Grundsätzlich gilt daher: Bei sämtlichen Weichen ist die Höhe aller Punktkontakte so einzustellen, dass Kurzschlüsse so oder so verhindert werden. Man sollte hier also äußerst genau und sorgfältig arbeiten. Es geht im Einzelfall um Zehntelmillimeter!

Die Grundlagen zum Zweileiter-Betrieb auf Märklins C-Gleisen stellte unter anderen Walter Zöller schon 1998 vor, wobei er auch auf diesbezüglichen Erfahrungen mit dem K-Gleis aufbaute. Zöller war es auch, der im Juni-Heft 2003 des Eisenbahn-Journals den simultanen Mischbetrieb mit automatischer Systemumschaltung auf Märklin-C-Gleisen be- →



Damit der unterflurige Bereich der Weichen auch zugänglich bleibt, ist die Grundplatte entsprechend auszusägen.



Genormte Bohrungen der hölzernen Querverbinder der äußeren Steckbeine ermöglichen das Stapeln zum Transport.



Von Siegfried Gehringer aus Blaufelden stammt die Idee zu dieser Konstruktion mit ihren praktischen Steckfüßen.



Die unteren Querverbinder haben zwecks Ausgleichs der Maßdifferenz bei der Länge der Segmente die doppelte Schichtdicke.

Auch auf den Weichen läuft der Betrieb mit beiden Stromsystemen dank Zusatzpukos störungsfrei.



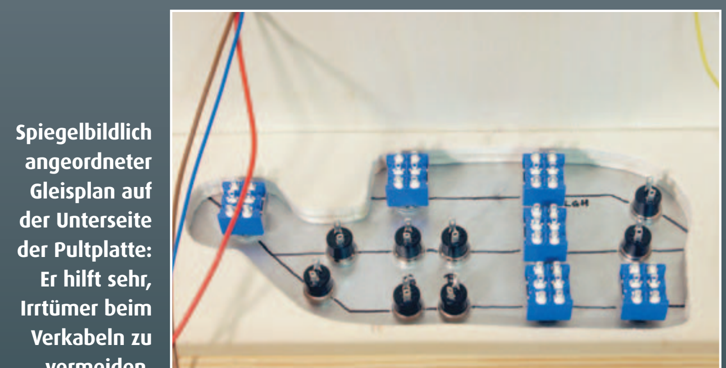
Stellpulte sind grundsätzlich sehr sorgfältig zu planen, so dass hernach auch alle erforderlichen Schalter einen Platz finden.



Sind sämtliche Bohrungen gesetzt, kann die Montage der einzelnen Schalter unter Einsatz der Steckschlüssel beginnen.



Die bei der Planung des Stellpultes angefertigten Pappen sind zugleich auch willkommene Schablonen fürs Lackieren.



Spiegelbildlich angeordneter Gleisplan auf der Unterseite der Pultplatte: Er hilft sehr, Irrtümer beim Verkabeln zu vermeiden.

schrieb. Innovationen, auf die auch Unterpreuschwitz zurückgreift, ohne den Anspruch, gleich das ganze Rad neu erfinden zu wollen.

Doch zurück zur Kompaktanlage und deren Aufbau: Ist der festgelegte Gleisverlauf auf die im vorliegenden Fall zunächst vier Grundplatten aufgezeichnet, darf zur Stichsäge gegriffen werden. Unter den Weichen ist so viel von der Platte zu entfernen, dass die Unterflurtechnik zugänglich bleibt.

Nur auf den ersten Blick erscheint Unterpreuschwitz übrigens als kompakte Kleinanlage. In Wahrheit handelt es sich jedoch um vier Eckstücke einer innovativen Modul- und Segment-Anlage, die in sich selbst nach allen Richtungen beliebig erweiterbar ist.

So lassen sich Bahnhof und Rundstrecke jederzeit beliebig verlängern. Zusätzlich bestehen im hinteren Anlagenbereich beidseitig Ansatzmöglichkeiten für weitere Module beziehungsweise Segmente.

Vier Eckstücke: In sich selbst nach allen Richtungen erweiterbar

Das Prinzip der selbsttragenden Konstruktion der Blaufeldener Leichtbau-Modulnorm mit den praktischen Steckbeinen wurde von Siegfried Gehringer entwickelt. Dementsprechend bestehen die Kästen aller vier Unterpreuschwitz-Teile ausschließlich aus acht Millimeter dickem Pappel-Sperrholz. Die Sperrholz-Querverbindungen der jeweils äußeren Steckbeine sind mit den Normbohrungen versehen, so dass je zwei Module respektive Segmente zum Transport gestapelt werden können. Die unteren Querverbindungen bestehen aus Doppelplatten, um die Längendifferenz der Segmentpaare von jeweils 16 Millimetern auszugleichen.

Die Stellwerkstechnik wurde so konzipiert, dass sie vor Ort, das heißt, am jeweiligen Anlagenteil direkt an der Frontwand, einzubauen ist. Lediglich die Technik der hinteren Wendemodule mit den beiden Abzweigungen wird jeweils vom vorderen Eckstück aus gesteuert. Steckverbindungen auf Lüsterklemmenbasis sorgen überall für die erforderliche elektrische Kopplung.

Die Stellpulte selbst bestehen aus drei Millimeter starkem Aluminiumblech, rückseitig unterlegt durch eine acht Millimeter dicke Sperrholzplatte. Letztere wird aus Stabilitätsgründen nur dort, wo es für die Verdrahtung erforderlich ist, ausgesägt.

Die für die Gleisbildplanung angefertigten Pappen fungieren als Schablonen für die Spritzlackierung. Der Grundierung folgt der Auftrag des Sprühlacks, beispielsweise in Schwarz.

Die spiegelverkehrte Anzeichnung des Gleisverlaufs auf der Rückseite der Stellpultplatte hilft, beim Verkabeln Denkfehler zu vermeiden. Sämtliche Weichen, Gleisabschnitte und die zugehörigen Schalter erhalten Nummern.

Es empfiehlt sich, zum Verkabeln die Anlage hochkant zu stellen. So lässt es sich bequem arbeiten, und beim Verdrahten geht die notwendige Übersicht nicht verloren.

Apropos Verdrahtung: Eine Verlegung der Litzen in rechten Winkeln sieht letztlich nicht nur gut aus, sondern erleichtert auch das Aufspüren etwaiger Fehler ungemein!

Die Gleise sind verlegt, das Verdrahten ist beendet. Der Probebetrieb kann beginnen. Das Ergebnis befriedigt rundum! *Michael Robert Gauß/hc*

Teil 3 folgt demnächst.

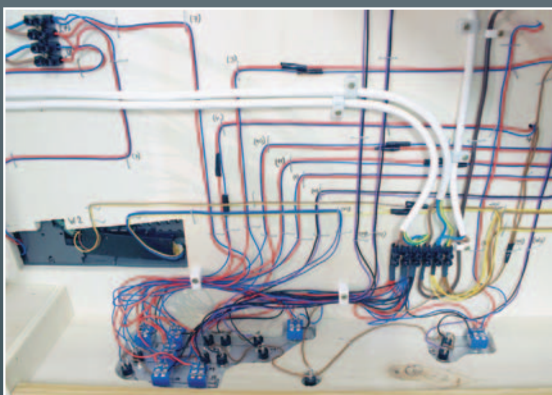
Fotos: Gauß



Diese rechtwinklige Verkabelung sieht nicht nur gut aus, sie erleichtert vielmehr die Fehlersuche bei Defekten.



Stellpult für den rechten Bahnhofskopf: Der mittige weiße Taster dient der Sicherheit als zusätzlicher Unterbrecher.



Übersicht per Untersicht: Der linke Bahnhofskopf ist komplett verkabelt und bereits mit dem Stellpult verbunden.

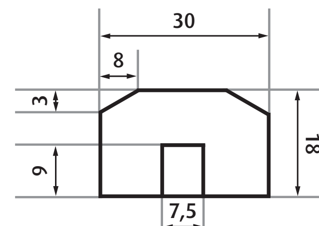


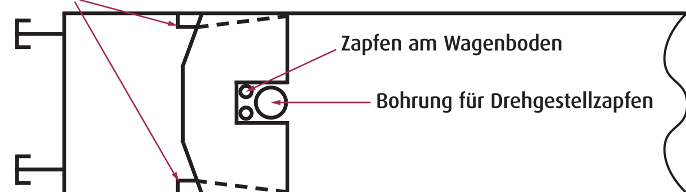
Einträchtiges Miteinander: Pikos Kö I und die beiden Uerdinger von Märklin und Fleischmann nutzen den Mischbetrieb.

Blechträger

Liliputs Gruppe-28-D-Zug-Wagen erhalten eine verbesserte Kurzkupplungsmechanik.

■ Bei den ansprechenden Liliput-D-Zug-Wagen der Gruppe 28 schwenken die Kurzkupplungskulissen schwergängig aus, da das gesamte Gewicht darauf ruht. Also muss man die Kulissen entlasten. Das geschieht durch ein Tragblech. Dazu werden pro Wagen zwei Stück aus etwa 0,1 mm starkem Messingblech angefertigt. Nach Demontage der Drehgestelle klebt man die Bleche so auf die Verbreiterungen des Fahrzeugrahmens, dass die Kulissen gehalten werden, aber dennoch frei beweglich sind. Zum Verkleben hat sich Uhus „Flex+Clean" bewährt, das dem Modellbahner ausreichend Zeit lässt, die Bleche auszurichten, bevor es aushärtet. Die eingerasteten Drehgestelle liegen nun auf den neuen Blechen auf. Eventuell muss man die Auflageflächen etwas bearbeiten. *Peter Jurkowsky*





Zeichnungen (2): P. Jurkowsky

AUS DER IDEENKISTE

Kunststoff tiefgekühlt

■ Es gibt im Modellbahnbereich Teile, die wegen Bruchgefahr oder auch aus herstellungstechnischen Gründen aus zähem Material gefertigt werden, das sich vielfach nur schwer mit Bohrer oder Feile bearbeiten lässt. Oftmals gibt es für dieses Problem eine recht simple Lösung: Man lege das zu bearbeitende Teil einige Zeit in das Tiefkühlfach des Kühlschrankes, und zumeist lässt sich das Material dann problemlos spanabhebend oder mit Schleifpapier bearbeiten. Nötigenfalls muss man aber zwischen den Arbeitsgängen einige Kühlpausen einlegen und das Teil wieder ins Tiefkühlfach legen. *Herwig Gerstner*

Werbe-Runner

Mit Werbefolien macht man Modelle zu interessanten Unikaten.

■ Derzeit wirbt die Vorbild-ER 20 003 für das Nebel- und das Fellhorn, zwei markante Berge im Allgäu. Da es noch kein H0-Modell in dieser Ausführung gibt, muss man eine serienmäßige Siemens-Lokpool-ER 20 umdekorieren. Dafür wurde erst mal ein Foto mit der Digitalkamera gemacht. Damit die Werbefläche verzeichnungsfrei und trotzdem detailreich abgebildet wird, fotografiert man die Lok exakt von der Seite mit einer Brennweite von etwa 50 mm und in der höchstmöglichen Auflösung. Als nächstes benötigt man so genannte Decal-Folie (weiß) und transparenten Lack, um die Ausdrucke wasserfest zu machen. Am Computer ist das Foto so zu bearbeiten, dass die Werbung exakt auf die Seitenwand der (im vorliegenden Fall von Piko stammenden) Diesellok passt. Nach dem Ausdruck spritzt man den seidenmatten Schutzlack auf und lässt die Versiegelung trocknen. Anschließend schneidet man die Werbung aus und legt sie zum Ablösen von der Trägerfolie in eine flache Schale mit Wasser. Zum Schluss ist die Werbung an der richtigen Stelle an der Lok anzubringen. Die Glühlampen der Lok kann man übrigens durch LED in der Farbe „Sunny White" (Art.-Nr. 185810) mit der dazugehörigen Konstantstromquelle, (Art.-Nr. 185027) von Conrad-Electronic ersetzen. *Matthias Ullrich*



Bei der Aufnahme sollte die Vorbildlok stehen.

Der Hercules ist eine schöne Urlaubserinnerung.



Fotos (2): M. Ullrich

Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Bankverbindung und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Brawa stellt den Großraumgüterwagen Gagrs der Deutschen Reichsbahn in H0 vor.

Geschüttet oder gestapelt

Der Gagrs war bei der Deutschen Reichsbahn (DR) ein überraschend vielseitiger Geselle. Dank durchgehender Dampfheizleitung durfte der Vierachser auch in Personenzügen mitlaufen. Man konnte Massengüter (mit Ausnahme von Zement oder Düngemittel) lose über die Dachluken laden, oder den Wagen zum Transport von Maschinen, Sackware oder Ähnlichem nutzen. Da man zum Öffnen der Luken das Dach betreten musste, war dieses teilweise flach gehalten und wies eine Riffelstruktur auf.

Alle diese Details bildete Brawa an dem auch in den Grundmaßen stimmigen Vierachser minutiös nach. So sind sämtliche Griffe und Tritte freistehend ausgeführt. Auch die Gravur des Öffnungsmechanismusses der Entladeklappen im unteren Türbereich ist selbstverständlich vorhanden. Die einander gegenüberliegenden Bremsumstellhebel sind zwar miteinander, nicht aber mit dem Rest der Bremsanlage verbunden. Bei den meisten anderen Großserienherstellern sind allerdings nicht einmal die Hebel verbunden, weshalb der Abzug einer halben Schlusslaterne eigentlich fast zuviel ist... Die mit schmalen Wangen und stimmigen Gravuren ausgeführten Niesky-Drehgestelle kennt man bereits von den Eas-Wagen. Während sich Mitbewerber mühsam ans Brawa-Niveau heranzutasten versuchen, machen die Remshaldener den nächsten Schritt und rüsten ihre Wagen mit neuen Radsätzen aus. Diese sind auch innen profiliert, was im Verein mit den nur 0,8 mm hohen Spurkränzen und den in Radebene liegenden Bremsklötzen hervorragend wirkt. Selbstverständlich besitzt der Vierachser beidseitig Kurzkupplungskulissen. Die DR-Epoche-IV-Beschriftung wurde konturenscharf ausgeführt. Sehr gut steht dem Wagen auch der schwarze Farbhauch auf dem Dach, der eine vorbildgerechte Verschmutzung andeutet.

Nach dem gelungenen Eas hat Brawa einen zweiten typischen DR-Wagen entwickelt. Die Ausführung gehört zur Spitze im Großserienbau. Darum geht der unverbindlich empfohlene Preis von 39,90 Euro in Ordnung. *Jochen Frickel*

AUF EINEN BLICK

PRO *Stimmige Abmessungen und Gravuren; viele freistehende Details; konturenscharfe Bedruckung; schmale Drehgestell-Blenden; beidseitig profilierte Räder*

KONTRA *Bremsanlage*

PREIS *UVP: 39,90 Euro*

URTEILE ■■■■▴



Da das Vorbild des gelungenen Brawa-Modells auch international einsetzbar war, darf es auch zu anderen Bahngesellschaften rollen.

Dem H0-Bahnmeister steht nun ein hübsches Modell der Draisine Klv 20 zur Verfügung.

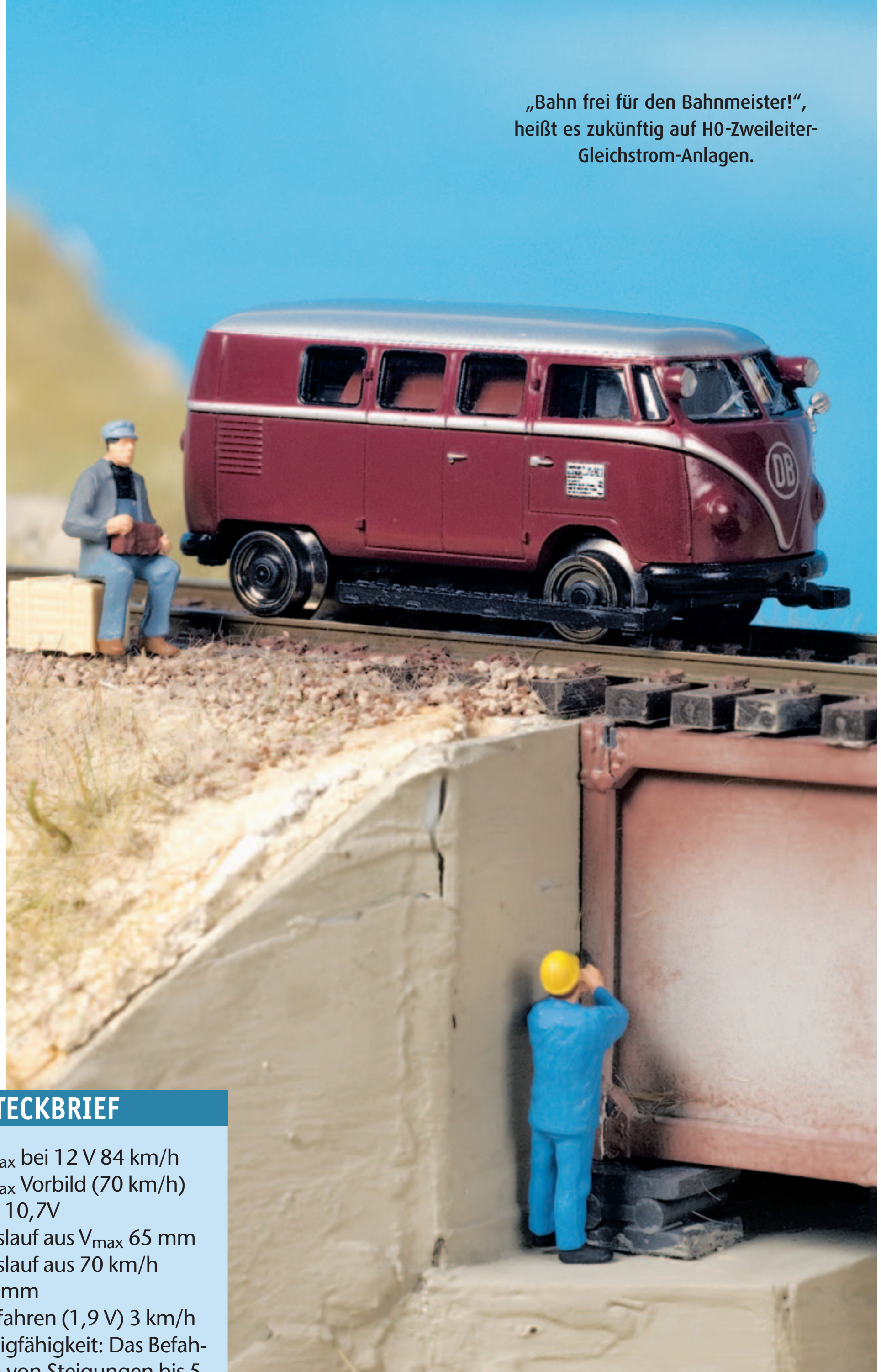
Parade-Bully

Autos beim Vorbild werden in der Regel von Generation zu Generation größer. Bei schienengebundenen Modellen des VW-Transporters T1 ist es umgekehrt.

Hatten die ersten H0-Kleinserien-Nachbildungen noch das gefühlte Format eines 7,5-Tonners, so beeindruckt Brekinas Schienen-Bully Klv 20 durch die stimmigen Proportionen. Auf den ersten Blick ist es kaum zu glauben, dass unter der zierlichen Hülle tatsächlich ein Antrieb untergebracht werden konnte. Dass dieser trotz vorbildgerechter Untersetzung auf Samtpfoten daherkommt, verblüfft noch mehr. Die Neukonstruktion besteht unterhalb der Fensterlinie aus Metall. Bei halbwegs vernünftiger Gleislage rollt der Bully selbst bei Rangiertempo gleichmäßig über die Anlage. Höhenversatz an Schienenstößen und nicht polarisiserte Weichen-Herzstücke mag er dagegen weniger. Eine Digitalisierung des Modells ist nicht vorgesehen, doch bei Entfernung der Platine ist das Einsetzen eines Mini-Decoders durchaus denkbar. Eine Beleuchtung konnte nicht realisiert werden, was angesichts der Platzverhältnisse nicht wirklich verwundert.

Die Form gibt die des Vorbilds sehr gut wieder. Die Fenster sitzen allerdings etwas tief in den Öffnungen. Ganz so wuchtig, wie von Brekina dargestellt, sind die Trittbretter nun auch nicht, doch können findige Bastler die Kunststoff-Gitter durch Ätzteile ersetzen. Die Scheinwerfer waren auch an den Originalen etwas klobig, weshalb die von Brekina gewählte Ausführung trotz der etwas zu dicken Befestigung in Ordnung geht. Die Bedruckung ist tadellos und entspricht den in der Epoche III gültigen Vorschriften.

Brekina hat mit dem Klv 20 ein schönes H0-Modell auf die Gleise gestellt, das sehr gute Fahreigenschaften bietet und mit unverbindlich empfohlenen 69 Euro noch moderat kalkuliert ist. *Jochen Frickel*



„Bahn frei für den Bahnmeister!", heißt es zukünftig auf H0-Zweileiter-Gleichstrom-Anlagen.

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 V 84 km/h
- V_{max} Vorbild (70 km/h) bei 10,7V
- Auslauf aus V_{max} 65 mm
- Auslauf aus 70 km/h 42 mm
- Anfahren (1,9 V) 3 km/h
- Steigfähigkeit: Das Befahren von Steigungen bis 5 % ist ohne Schleudern möglich

---

- **Hersteller:** Brekina, Teningen
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:**63030
- **Gehäuse:** Metall und Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf die Hinterachse
- **Schwungmasse:** 1

AUF EINEN BLICK

PRO *Korrekte Abmessungen; stimmige Proportionen; gute Druckqualität; ruhiger Lauf; sehr gute Fahreigenschaften*

KONTRA *Fenstereinsätze; dicke Trittgitter*

PREIS *UVP 69 Euro*

URTEILE



Den Unkrautbekämpfungsmittelwagen eines DDR-Betriebes gibt es in TT (vorn) und in H0.

Gleich in zwei Nenngrößen bringt die MBMS einen Spezialwagen heraus, dessen Vorbild noch heute bewundert werden kann.

Staßfurter Unikat

Bei den Eisenbahnfreunden Staßfurt befindet sich ein Wagen-Unikum im Bestand, das ein recht bewegtes Leben hinter sich haben dürfte. Nicht bei der DR, sondern bei einer Werkbahn war er zur Unkrautbekämpfung eingesetzt. Er wird trotz seines Aussehens nicht als Kesselwagen, sondern als Flachwagen mit Aufbau geführt. Und das zu Recht, wenn man ihn sich näher anschaut!

Der Behälter für das Pestizid (Aufschrift „Chloratlösung") ist nämlich nur auf Holzbalken gelagert und mit Stahltauen befestigt. Das Fahrgestell scheint von einem Wagen älterer Bauart zu stammen und mit hoher Wahrscheinlichkeit auch von außerhalb Deutschlands.

Die Modellbahnmanufaktur Sebnitz legt Modelle dieser Wagen für H0 und TT auf. Der Rahmen des Wagens besteht nur aus einfachen Verstrebungen, auf der eine hölzerne Plattform (Echtholz!) befestigt ist. Auf dieser lagern die beiden Böcke (ebenfalls Echtholz), die wiederum den Pestizidbehälter tragen.

Beide Modelle bestechen neben dem Material mit der sehr detaillierten Ausführung. Sie verfügen über Speichenräder, und das H0-Modell verfügt gar über Spezialpuffer mit kegelförmigem Schaft. Der Wagenboden des TT-Modells ist etwas vereinfacht, doch wurde hier auch im Verhältnis mehr Raum für die Kurzkupplungskinematik benötigt.

Es ist anzunehmen, dass der Wagen nicht in Züge eingestellt wurde und für seine Bewegung größte Vorsicht zu gelten hatte. Wer es nah am Vorbild mag, kann ein Gespann (Werk-)Lok und Wagen auf seine (Anschluss-)Gleise schicken.

Da es sich um Handarbeitsmodelle handelt, sind die Preise nachvollziehbar: Für H0 59,50 Euro und für TT 46,50 Euro. Zu beziehen sind die Wagen über den Modellbahnshop Sebnitz, Langestr. 58-60, 01855 Sebnitz, Tel. (035971) 80509, www.modellbahnshop-sebnitz.de. *Henning Bösherz*

AUF EINEN BLICK

PRO *Vorbild-Unikum; Aufsatz; Trittfläche und Böcke aus Holz; (H0) feiner Rahmen; Spezialpuffer*

KONTRA *Vereinfachter Rahmen beim TT-Modell*

PREIS *59,50 Euro (H0); 46,50 Euro (TT)*

URTEILE ⊠⊠⊠⊠⊠ *(H0)* ⊠⊠⊠⊠ *(TT)*



Foto: Frickel

Schuppen und Wartehalle im Neubauzustand: Wer die Bauten altern möchte, sollte nicht zu Farben, sondern zu Beize greifen.

Im CNC-Verfahren per Laser vorgeschnitten: Mit Wartehalle und Schuppen setzt Moba-Art auf vorbildgetreue, natürliche Werkstoffe.

Holz-Bau

Aus welchem Material sollten die Modelle von hölzernen Vorbildgebäuden wohl passender sein, denn aus Holz? Eine sinnvolle Überlegung, die Christian Bauer und Rolf Schmidt, eben Moba-Art, veranlasste, Echtholz-Bausätze für die Nenngrößen H0, 0 und I zu entwickeln.

Die H0-Wartehalle mit Schuppen besteht aus per Lasertechnik vorgeschnittenen Sperrholzformteilen, anderthalb und einen Millimeter dick. Ähnlich wie bei Kunststoffspritzlingen sind die Stege zur Grundplatte mit einem scharfen Bastelmesser zu entfernen und Ansatzreste mit einer feinen Flachfeile abzutragen.

Zum Kleben genügt stinknormaler Weißleim, auch als Holzleim bekannt, der sparsam mit einem Zahnstocher aufgetragen wird. Wer´s noch dosierter angehen möchte, dem sei Bindan-RS vom Fürther Bindulin-Werk Schönleber GmbH empfohlen. Diesen Schnellkleber-Holzleim gibt´s in 20-Gramm-Tuben mit Spitztülle.

Während der kleine Schuppen nicht nur durch seine Detaillierung, insbesondere die sehr feinen Fenstersprossen, besticht und alle Teile exakt zusammenpassen, fällt die Wartehalle ein wenig ab.

Schade eigentlich, denn etwa die Bretterstruktur oder auch die Balkenköpfe sind durchaus Pluspunkte, aber leider passt die Rückwand nicht. Zum einen ist sie um 1,8 Millimeter zu lang, zum anderen zu hoch, will man nicht auf das völlig korrekt wiedergegebene Sockelband verzichten, das leider den drei anderen Wandteilen fehlt. Schade auch, dass auf eine Gravur der Innenwände verzichtet wurde. Und mit der nicht in Einzellagen zu deckenden Dachpappenimitation hat man es sich gleichfalls einfach gemacht. *Karlheinz Haucke*

AUF EINEN BLICK

PRO *Vorbildgerechtes Material; Bretterstruktur; Detaillierung; weitgehend passgenau; sehr feine Fenstersprossen*

KONTRA *Wartehallenrückseite u. -innenwände; Dachdeckung*

PREIS *EVP 11,95 Euro*

URTEILE



Alles Gute zum Geburtstag: Tilligs 50.35 in TT kommt als passables Modell zum Vorbild-Jubiläum.

Bis zum Dampftraktionsende der DR waren die Reko-50.35 im Einsatz. Tillig bietet die Vielzwecklok als Epoche-III-Modell in TT an.

50.35 zum 50.

Vor 50 Jahren entstand die erste Reko-50 aus der noch mit 350 Exemplaren vertretenen leichten Einheits-Güterzuglok. Der Umbau der insgesamt 208 Loks erfolgte von 1957 bis 1962 im Raw Stendal. Gemeinsam mit den 52.80 beendeten die 50.35 im Jahre 1988 die regelspurige Dampftraktion bei der DR.

Nach den 52-Varianten hat Tillig aus Sebnitz jetzt die formschöne Reko-50 aufgelegt. Die Vorbilder waren anfangs im Norden und Westen der DDR eingesetzt, erst später kamen sie auch nach Sachsen. Die ausgewählte 50 3624 war unter anderen in Oebisfelde und Magdeburg beheimatet und gehört seit 1993 zu den Exponaten der Dampflokfreunde Salzwedel.

Trotz identischer Hauptabmessungen wie bei der 52 ist der Rahmen der 50.35 eine Neukonstruktion, ebenso wie der Umlauf, der Triebtender und die Steuerung. Der Kessel der 52.80 wurde adaptiert. Die ebenfalls neue Kurzkupplung Tender – Lok ermöglicht die Nachbildung des Modells im exakten Längenmaßstab. Überhaupt fällt der in allen wichtigen Maßen genau eingehaltene Maßstab 1 : 120 ins Auge.

Vor das Fahrvergnügen hat Tillig die Mühen des Zurüstens gelegt. Freilich kann es damit jeder Modellbahnfreund halten, wie er will, doch sollte der Hersteller ein Auge darauf haben, dass keine halben Bausätze beigefügt werden! Einige der zu montierenden Teile sollten eigentlich zum Standard eines Fertigmodells gehören.

Schicken wir die Reko-50 aufs Gleis! Die im Beiblatt vorsorglich aufgeführten „Risiken und Nebenwirkungen“ beim Befahren des alten BTTB-Gleises erweisen sich als unbegründet, bei angemessener Geschwindigkeit durchfährt die Lok jeden Radius, auch die Quälkurve Bogen – Gegenbogen. Eingeschränkt ist lediglich der Betrieb mit Kolbenstangenschutzrohren und Bremsschläuchen, wofür mindestens der 350-Millimeter-Radius erforderlich ist.

Bei 2,3 Volt setzt sich die Lok mit weniger als umgerechneter Schrittgeschwindigkiet in Fahrt, kaum in der Bewegung wahrnehmbar kriecht sie bei 1,9 Volt. Ab 2,8 Volt tritt schwaches, ab 3,3 Volt deutlich wahrnehmbares, leider viel zu gelbstichiges Licht aus. 80 km/h, die umgerechnete Höchstgeschwindigkeit, werden bei 10 Volt erreicht, bei 12 Volt läuft die Lok mit 105 km/h auch noch recht manierlich.

Nachholebedarf hat die Maschine bei der Zugkraft. Gewiss galt auch die Reko-50 als leichte Güterzuglok, aber mehr als sieben Vierachser in der Ebene dürfen es schon sein. In der Acht-Prozent-Steigung ist bei gerade mal zehn Achsen Schluss.

Der Antrieb erfolgt auf alle vier Tenderachsen, die beiden vorderen sind mit Haftreifen belegt. Zur Digitalisierung (Schnittstelle nach NEM 651) ist die Kohlenimitation des Tenders abzunehmen. Um an Motor und Getriebe zu kommen, ist der Tender zu demontieren; das ist etwas diffizil, aber im Beiblatt Schritt für Schritt erklärt.

Für empfohlene 224,90 Euro erhält der TT-Bahner eine vielseitig einsetzbare Lok.

Henning Bösherz

AUF EINEN BLICK

PRO *Reich detailliertes Gehäuse; Maßstäblichkeit; sehr gutes Fahrverhalten insbesondere bei Langsamfahrt*

KONTRA *Schwache Zugkraft; gelbstichiges Licht; unnötig viele Zurüstteile*

PREIS *224,90 Euro (UVP)*

URTEILE

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 Volt 105 km/h
- V_{max}Vorbild (80 km/h) bei 10 Volt
- Auslauf aus V_{max} 31 mm
- Anfahren bei 2,3 Volt mit <5 km/h
- Kriechen bei 1,9 Volt mit <5 km/h
- Licht ab 2,8 Volt
- Zugkraft Ebene 28 Achsen
- Zugkraft 3% Steigung 20 Achsen
- Zugkraft 8% Steigung 10 Achsen
- Kleinster befahrener Radius: 286 mm

- **Hersteller:** Tillig, Sebnitz
- **Katalognr.:** 02290
- **Andere Ausführungen:** Zur Zeit keine
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Digitale Schnittstelle:** 6-polig nach NEM 651
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle vier Tenderachsen
- **Haftreifen:** Vier
- **Stromaufnahme:** Alle Tenderradsätze sowie A- und D-Kuppelradsatz
- **Schwungmasse:** Eine
- **Bezug:** Über Fachhandel

Immer mehr Zubehörhersteller entdecken die Nenngröße TT. Deren Fans soll es nur recht sein, so mit dem Traktor ZT300 von Busch.

ZeTTeh



Den DDR-Allerwelts-Traktor ZT300 gibt es jetzt von Busch auch in TT.

Wie bei den LKW der W50, war in der DDR der ZT300 mit seinen Folge- und Spezialvarianten der Traktor in der DDR, trotz „Belarus" und anderer Hilfe der Sowjetunion. Von Busch, der bereits das H0-Modell auf den Markt brachte (siehe MODELLEISENBAHNER 11/2006), gibt es jetzt auch das Modell im Maßstab 1:120.

Zu haben sind die Variante ZT300 D (rot, siehe Bild) und ZT300C (blau). Das typische Gesicht dieses Traktors ist gut getroffen, Form- und Farbgebung bringen die Wirkung gut zur Geltung. Der Motorblock ist angedeutet (und sicher ein Fall für eine gepflegte Modell-Alterung), die Hinterräder sind gut profiliert und die Vorderachse so weit beweglich, dass der TT-ZT auch auf unebenem Gelände vorbildgerecht inszeniert werden kann.

Auch der Geräteträger am Fahrzeugheck ist vorhanden, er ist fest am Modell angebracht und befindet sich in abgesenkter Arbeitsstellung. Wie beim H0-Modell wäre ein Beilegen des Geräteträgers in Fahrstellung wünschenswert.

Leider hat der Hersteller es auch verpasst, die schon beim H0-Modell bemängelte einfache Verglasung und das Weglassen von Scheibenwischern und Außenspiegeln zu korrigieren. Das sollte heutzutage auch für TT keine unüberwindliche Hürde mehr sein.

Der „ZeTTeh" in 1:120 wird für 12,49 Euro angeboten (unverbindliche Empfehlung des Herstellers) und ist im Fachhandel erhältlich. *Henning Bösherz*

AUF EINEN BLICK

PRO *Maßstäblichkeit; leicht bewegliche Vorderachse; Beschriftung; Geräteträger*

KONTRA *Einfache Verglasung; keine Scheibenwischer und Spiegel*

PREIS *12,49 Euro (UVP)*

URTEILE 3½ Schluss-Signale

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Foto: Wolf R. Ross

DAS GOLDENE GLEIS

Jetzt haben Sie, unsere Leserinnen und Leser, das Wort. Gesucht werden die Topmodelle 2007. Und Sie entscheiden, wer unseren exklusiven Preis bekommt.

Das goldene Gleis

Mitmachen und gewinnen: Preise im Gesamtwert von über 14000 Euro!!

Als führende Fach- und Publikumszeitschrift finden wir große Beachtung. Und umso mehr Gewicht hat Ihre Stimme, liebe Leserin, lieber Leser, wenn Sie sich an unserer Leserwahl beteiligen!

Es geht um nicht weniger, als die nach Ihrer Meinung besten Modelle und besten Zubehörprodukte des Jahres 2007 zu ermitteln. Ihre Entscheidung krönen wir mit der Verleihung des exklusiv von der Verlagsgruppe Bahn erstmals zu vergebenden Preises „Das Goldene Gleis" an die Hersteller der von Ihnen gekürten Modelle.

Wir wollen es Ihnen jedoch in Anbetracht der Fülle von Modellbahnprodukten nicht unnötig schwer machen. Auf den folgenden vier Seiten stellen wir in Wort und Bild sowie in zehn Kategorien die Modelle und das Zubehör vor, tatsächlich auf dem Markt befindliche Erzeugnisse, die es nach Ansicht der vier beteiligten Zeitschriften-Redaktionen verdient haben, in die engere Wahl zu kommen.

Die Stimmkarten finden Sie rechter Hand als Beileimer. Tragen Sie in die vorbereiteten Kästchen ihren jeweiligen Favoriten der Kategorien A bis J ein und vergessen Sie nicht Ihren Namen und Ihre Adresse.

Und wenn Sie noch etwas Zeit und Lust haben, dann beantworten Sie doch bitte auch unsere Fragen auf Vorder- und Rückseite der Karte. Damit helfen Sie uns, Ihre Wünsche und Interessensschwerpunkte noch besser als bisher einschätzen zu können, um sie bei der inhaltlichen und äußeren Gestaltung des MODELLEISENBAHNER zu berücksichtigen. Kurzum, wir wollen noch besser werden und uns nicht auf unseren Lorbeeren ausruhen!

Und nun heißt es, frisch ans Ausfüllen, die Karte ausreichend frankieren und ab damit in den nächsten Postkasten! Wir sind schon sehr gespannt und erwarten Ihre Voten bis spätestens Dienstag, 4. März 2008 (Datum des Poststempels).

Die Devise: Mitmachen und gewinnen! Unter allen Einsendern und Einsenderinnen werden attraktive Preise im Ge-

samtwert von mehr als 14000 Euro verlost. Wenn das kein Anreiz ist!

Eine wahre Hochleistung ist unser 1. Preis: Mit der Tibet-Bahn in die Welt der Siebentausender, 4064 Kilometer von Peking nach Lhasa!

Hoch hinauf führt auch unser 2. Preis: Mit dem nostalgischen Bernina- und Glacier-Express geht´s in die Hochalpen.

Nicht ganz so gebirgig, aber nicht minder faszinierend ist die Erkundung von Elbflorenz und seiner Umgeburg, unser 3. Preis.

Wenn das alles kein Grund ist, mitzumachen, was denn dann?! *Karlheinz Haucke*

1. Preis

China-Faszination Tibet & Himalaya

Durchgeführt von einem der führenden Spezialveranstalter, der IGE Bahntouristik in Hersbruck.
16-tägige Erlebnisreise für zwei Personen über die wohl faszinierendste Eisenbahnstrecke Chinas: die neu erbaute, höchstgelegene Eisenbahnlinie der Welt, die Lhasa-Bahn von Peking nach Lhasa in Tibet. Inkl. Flug ab und bis Frankfurt/Main.
Wert Euro 5.940,–
(Details siehe http://www.bahntouristik.de/cms/index.php?cms_p=26l&cms_c=69&cms_a=69&reise=581&topic=15)

2. Preis

Nostalgie Bernina & Glacier Express

Organisiert vom Spezialveranstalter Bahnreisen Sutter 6-tägige Bahnreise für 2 Personen von St. Moritz über den Berninapass nach Tirano und von St. Moritz über die Furkadampfbahn nach Zermatt bis hinauf auf den Gornergrat. Inkl. Bahnanreise nach St. Moritz bzw. Bahnabreise von Brig.
Wert Euro 2.440,–
(Details siehe http://www.bahnen.info/schweiz/nostalgie-bernina.html)

3. Preis

Eisenbahnparadies Dresden

Organisiert vom Spezialveranstalter Bahnreisen Sutter. 6-tägige Erlebnisreise für 2 Personen mit Dampfzügen und Dampfschiff rund um das Florenz an der Elbe. Fahrten mit dem „Lößnitzdackel“, der Kirnitzschtalbahn, der Loschwitzer Standseilbahn und dem Dampfzug nach Nordböhmen gehören zu den Höhepunkten dieser ereignisreichen Reise. Inkl. Bahnan- und -abreise mit dem ICE.
Wert Euro 1.300,–
(Details siehe http://www.bahnen.info/deutschland/dresden.html)

Außerdem:

- 10 x Triebfahrzeug-Modelle
- 20 x Waggon-Modelle
- 30 x Gebäude-Bausätze
- 40 x DVDs neueste Stars der Schiene „BR 52“ im Gesamtwert von rund Euro 5.000,–

Kategorie A: Triebfahrzeuge H0


A-01: Brawa Köf II


A-02: Fleischmann BR 17.10


A-03: Fleischmann LINT


A-04: Gützold BR 98.0


A-05: Hobbytrade /ESU ME 26


A-06: Liliput ET 11


A-07: Märklin E 50


A-08: Roco Ae 3/6


A-09: Trix 218


A-10: Weinert 99 241



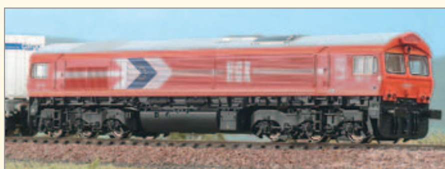
Kategorie B: Triebfahrzeuge Z/N/TT



B-01:
Arnold
V 80
in N



B-02:
Fleischmann
E 19
In N



B-03:
Kato
Class 66
in N



B-04:
Kühn
ER 20
in TT



B-05:
Piko
ICE 3
in TT

Kategorie C: Triebfahrzeuge 0/I/II



C-01:
Kiss
BR 94.5
in 0



C-02:
Lenz
V 36.4
in 0



C-03:
Lenz
V 100.10
in 0



C-04:
Märklin
SVT 137
in I



C-05:
Piko
BR 218
in G (IIm)

Kategorie D: Wagen H0



D-01:
Bemo
Glacier-Express



D-02:
Brawa
Cid/CPostid



D-03:
Brawa
Om 21



D-04:
Fleischmann
preußischer
Heizkesselwagen



D-05:
Liliput
badische
Zweiachser



D-06:
Piko
Post4-p/ 21,6



D-07:
RailTop
WLAs



D-08:
Roco
Tadgs-v959



D-09:
Trix
Langenschwalbacher



D-10:
Trix
Rs 683

Kategorie E: Wagen Z/N/TT



E-01:
Dingler
Post -b/8,5
in N



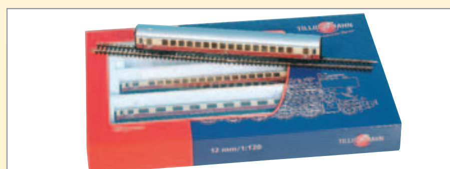
E-02:
Fleischmann
Heizkessel-
wagen in N



E-03:
Fleischmann
WLAB
in N



E-04:
Tillig
E5
in TT



E-05:
Tillig
TEE-Garnitur
in TT

Kategorie F: Wagen 0/I/II



F-01:
ATM
Bromberg
in I



F-02:
Brawa
Xk 9023
in G (IIm)



F-03:
Lenz
Donner-
büchsen
in 0



F-04:
Lenz
Güterwagen
in 0



F-05:
LGB
Gourmino
in G (IIm)

Kategorie G: Zubehör H0



G-01:
Alwins
Miniaturen
Kate



G-02:
Auhagen
Lokschuppen



G-03:
Brekina
Reisebus
O 6600 H



G-04:
Brekina
B 1000



G-05:
Busch
Grasmatten



G-06:
KoTol
Postsäcke



G-07:
mobaArt
Holzgarten-
hütte



G-08:
Noch
Spiele-
landschaft



G-09:
Noch
gelaserte
Gartenzäune



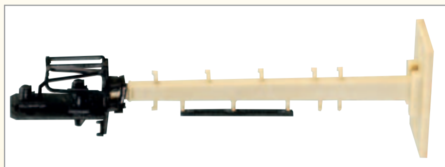
G-10:
Weinert
Hebeböcke



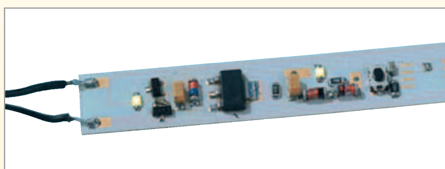
Kategorie H: Zubehör Z/N/TT



H-01:
Auhagen Großbekohlung in TT



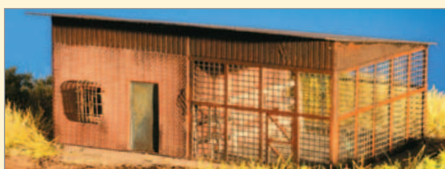
H-02:
Erbert DR-Lichtsignal-Dummy in TT



H-03:
Gräler Wagenbeleuchtung N-H0



H-04:
miNis by Lemke in N



H-05:
nDetail Lagerschuppen in N

Kategorie I: Zubehör 0/I/II



I-01:
AMW Radsätze in G (IIm)



I-02:
Lasersachen Bf. Unadingen in I



I-03:
Lenz DKW in 0



I-04:
Realmodell Kiosk in 0



I-05:
Stangel Stadthauszeile in 0

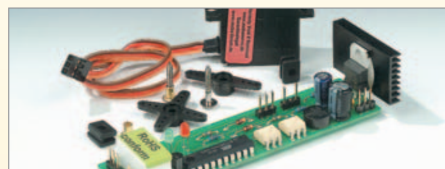
Kategorie J: Technik



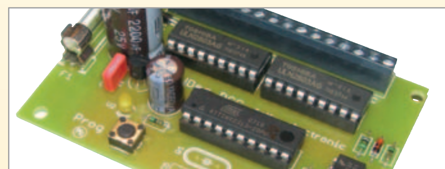
J-01:
AMW Digitaltauschplatine



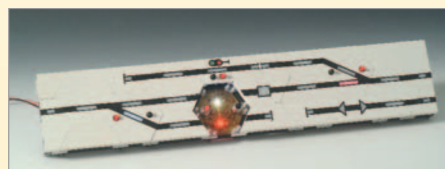
J-02:
Busch/ Massoth Rollenprüfstand



J-03:
IT-Service Servo mit Steuerelektronik



J-04:
Joka Lichtsignaldecoder DCC



J-05:
Modelltec Gleisbildstellpult



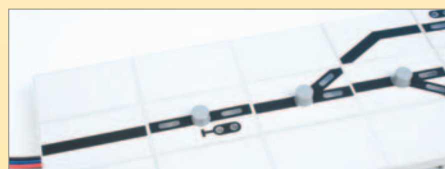
J-06:
RTS flachliegende Bügelkupplung



J-07:
Tillig TFi Analogfahrpult



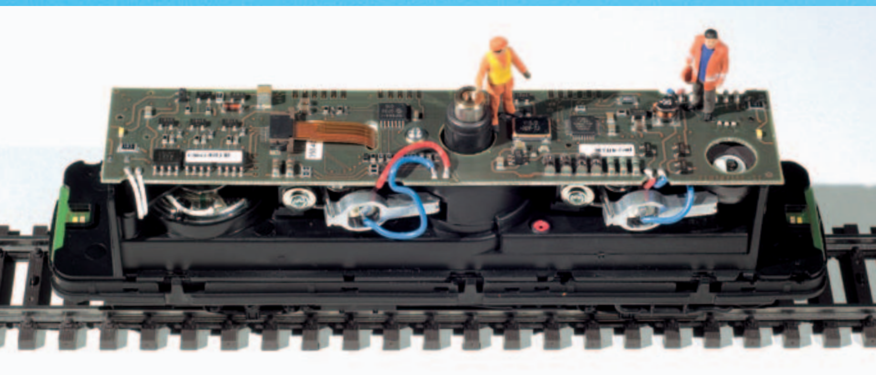
J-08:
Uhlenbrock Intellilight



J-09:
Uhlenbrock Gleisbildstellpult Track-Control



J-10:
Viessmann Commander



Da kann der Arbeiter nur den Hut ziehen: Die Antriebe fürs Fahrzeug und für die Bühne in einem kompakten Fahrzeug unterzubringen, ist schon eine Leistung.

Mit Vollbeschäftigung für die Jungs von der Fahrleitungsmeisterei, und natürlich für den Modellbahner, lockt Märklins H0-Turmtriebwagen.

Geschmeidig und mit einem leisen Surren schwenkt die Bühne. Die Geschwindigkeit stellt man am Fahrregler ein.

Geräusch-Decoder haben sich auf der digitalen Modellbahn etabliert. Dass man dem Auge auch etwas bieten kann, zeigt Märklin mit dem Turmtriebwagen in H0.

Bewegung, Bewegung!



Den Modellbahnbetrieb so vorbildgerecht wie möglich zu gestalten, ist wohl das Ziel der meisten Hobby-Eisenbahner. Funktionsmodelle bringen sie diesem Ziel näher. Nachdem Märklin beim Antrieb von E-Lok-Stromabnehmern schon mit der Piezo-Antriebstechnik geübt hat, folgt mit dem Turmtriebwagen (TVT) sozusagen das Meisterstück.

Die zwischen 1955 und 1974 gebauten Originale sind in jedem größeren Bahnhof mit elektrischem Zugbetrieb stationiert. Da die Fahrzeuge nicht nur bei Schäden ausrücken, sondern auch bei der Durchführung von Wartungsarbeiten eingesetzt werden, gelangen sie nahezu täglich auf die Strecke. Mittlerweile ist der TVT-Bestand bei der DB kräftig geschrumpft, doch nur, weil diese etliche Fahrzeuge verkauft hat. Die Unterhaltung der Fahrleitungsanlagen ging vielfach an Sub-Unternehmen über, die die TVT anmieten.

Beim Einsatz des Modells sollte man beachten, dass das Vorbild zwar über Strecken ohne Oberleitung fahren kann, dort aber nicht zum Einsatz kommt. Es ist auch nicht anzunehmen, dass das Personal des TVT unterwegs defekte Glühbirnen in Bahnhöfen getauscht hat.

Nicht weniger als 14 Funktionen verteilen sich auf die beiden Decoder-Adressen 70 und 71! Die zweite Decoder-Adresse ist nötig, damit sich die Funktionen der Arbeitsbühne auch mit alten Zentralen, die nur vier Sonderfunktionen unterstützen, abrufen lassen. Die Arbeit mit dem TVT macht richtig Spaß. Am im Bahnhof als Blickfang abgestellten Fahrzeug startet man zunächst den Fahrmotor. Dann fährt man vorsichtig an die zur Bearbeitung anstehende Stelle heran, was sehr einfach ist, da der gewaltig (unnötig) große Langsamfahrbereich bei Mobile- und Central-Station bis in die 100. Fahrstufe reicht. Nach dem Anhalten des TVT schaltet man vorbildgerecht den Fahrmotor ab und ruft die Decoder-Adresse 71 →

Funktionen

Adresse 70:
Fahrlicht, Anfahr- und Bremsverzögerung
Geräusche: Motor, Signalhorn, Bremsenquietschen, Metallsäge, Hämmern, Winkelschleifer, Elektroschweißen, Schleifbock
Adresse 71:
Arbeitsbühne heben/senken, Arbeitsbühne schwenken (ab Mittellage jeweils 90 Grad), Stromabnehmer, Initialisierung der Piezo-Motoren

Mess- und Datenblatt

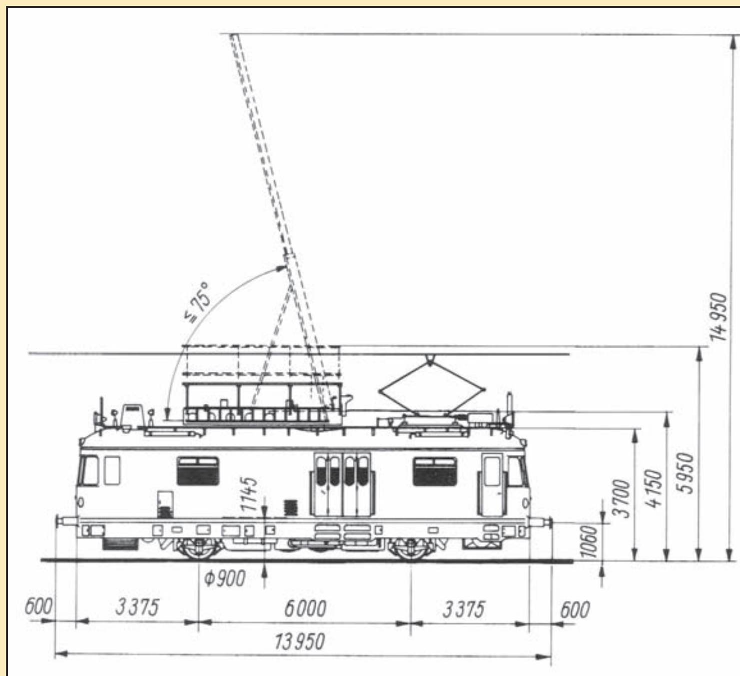


Turmtriebwagen 701 der DB von Märklin in H0



Steckbrief

Hersteller: Märklin, Göppingen
Bezeichnung: 701 033 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2007
Epoche: IV
Katalognummer: 39970
Im Handel seit: Dezember 2007
Andere Ausführungen: Keine
Gehäuse: Metall
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 346 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 358 mm
Kupplung: Kurzkupplungskulisse, keine Standardkupplung einsteckbar
Normen: NEM, CE
Preis: UVP 399 Euro (die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)



Zeichnung: MEB-Archiv



Elektrik

Stromsystem: Dreileiter-Wechselstrom
Nennspannung: 16 Volt
Steuerungssystem: „mfx"-/Motorola-Digital
Stromabnahme: Über Mittelschleifer, Masse über Räder
Motor: Softdrive-Sinus
Beleuchtung: Lichtwechsel weiß/rot



Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf beide Achsen
Schwungmasse: Eine
Haftreifen: Einer
Zugkraft: Ebene: 50 Gramm (Zug mit 30 Achsen), 3 % Steigung: 43 Gramm (Zug mit 26 Achsen)
Das vorbildwidrige Befördern von Wagen würde Veränderungen an den Kupplungen bedingen!



Service

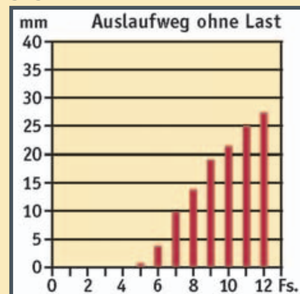
Gehäusedemontage: In der Anleitung bildlich beschrieben
Innenteile: Zur Schmierung des Antriebs ist die Abnahme des Gehäuses nicht nötig
Zurüstteile: Schlauchkupplungen
Bedienungsanleitung: Mehrsprachige Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen und Ersatzteilblatt
Verpackung: Kartonschachtel mit Kunststoff-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler

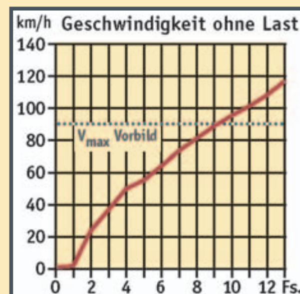
Fs. = Fahrstufe

S_0 = Auslaufweg ohne Belastung

V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

DIGITAL





Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	13 950	160,3	160,8
Achsstand	6 000	70	70
Raddurchmesser	900	10,3	10,4
Breite	3 000	34,5	35
Höhe über Dachaufbauten	4 200	48,3	52,9

Fahrwerte digital	Fs.	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1	2	–
Kriechen	1	2	–
V_{max}	14	124	37
V_{max} Vorbild	10	90	22
bei 60 km/h	7	60	10

auf. Diese ist für die Funktionen der Arbeits-Bühne zuständig. Bevor man nun Figuren auf die Bühne stellt, klappt man zunächst das Geländer hoch. Auch wenn die Bühne die Bewegungen bei Betriebstemperatur sehr geschmeidig ausführt, sollte man die Arbeiter doch mit Fixier-Kleber (beispielsweise Fixogum) befestigen. So lassen sie sich jederzeit spurlos wieder entfernen. Beim Betätigen der Funktionstaste F1 und Drehen am Fahrregler hebt sich die Bühne, F2 und Reglerbetätigung dreht sie (vorbildgerecht 90 Grad nach beiden Seiten). Kurz nach dem Kaltstart, also beim erstmaligen Drehen, kann es sein, dass die Bühne etwas ruckartig reagiert. Das gibt sich aber wieder. Je weiter man übrigens den Fahrregler aufdreht, umso schneller werden die Bewegungen ausgeführt. Eine Endabschaltung der Bühnenantriebe gibt es nicht. Die Geräusche der Piezo-Motoren passen perfekt zu den Bewegungen.

Weniger perfekt ist allerdings, dass sich der Turmtriebwagen bei ausgefahrener Bühne mit jeder Geschwindigkeit bewegen lässt. Man sollte also tunlichst an Zentralen mit zwei Reglern zwischen den Adressen 70 und 71 auf ein und denselben Regler wechseln. Wegen des kraftvollen Antriebs und des einen Haftreifens kann der Turmtriebwagen bei Fehlbedienung sich selbst und natürlich die in Reichweite befindliche Anlagenausstattung verstümmeln. Mit etwas Aufmerksamkeit beim Spielen lassen sich solche teuren Flurschäden natürlich vermeiden. Besser wäre allerdings wie beim Vorbild ein akustisches Signal, das warnt, wenn bei ausgefahrener Bühne der Triebwagen verfahren wird.

Wenn die Arbeiter an Ort und Stelle sind, dürfen sie Hand an die Oberleitung legen. Separat abrufbare Geräusche von Hämmern, Schweißen und Schleifen machen die Illusion



Die Stirnansicht gibt die Form des Vorbilds sehr gut wieder.

Sauber ausgeführte Anschriften und scharfe Gravuren kennzeichnen den Metall-Aufbau.



perfekt. Wenn sich beispielsweise durch Temperaturschwankungen die Einstellung der Bühnen-Mimik verändert, kann man das durch eine Initialisierung (Adresse 71, Taste F4) korrigieren. Auch durch bewusstes Nicht-Abschalten der Antriebe oder Verdrehen der Bühne mit der Hand, wurde das Modell nicht beschädigt. Beides ist natürlich nicht zur Nachahmung empfohlen!

Die Fahreigenschaften gefallen mit Zentralen, die auf 14 Fahrstufen eingestellt sind, am besten. 28 oder gar 126 Fahrstufen bedeuten wegen des ausgeprägten Langsamfahrbereiches lästige Kurbelei. Millimetergenaue Rangiermanöver gelingen in jedem Fall. Die analogen Fahreigenschaften sind gut. Da die Funktionen im Wechselstrombetrieb nicht abgerufen werden können, dürften nur wenige Analogbahner zu dem TVT greifen.

Angenehm leise rollt das schwere Modell über die Gleise

Da die Masse nur von drei Rädern aufgenommen wird und der Schleifer recht kurz ist, sollten Rangierfahrten nur auf sauberen Schienen und blanken Punktkontakten durchgeführt werden. Der Turmtriebwagen kann wegen der tiefergelegten Kurzkupplungskulisse keine Waggons befördern, weshalb auch aufgrund des stattlichen Gewichts der Haftreifen entbehrlich wäre. Der Auslauf des superleisen Softdrive-Sinus-Antriebs ist etwas knapp bemessen. Die Beleuchtung erfolgt durch warmweiße LED und wirkt sehr schön.

Bei der Gestaltung gilt die größte Aufmerksamkeit den Dachaufbauten. Diese wurden stimmig und mit Liebe zum Detail nachgebildet. So finden sich Nachbildungen der unterschiedlichen Leuchten, ein filigraner Schutzbügel und eine vorbildgerecht dimensionierte Beobachtungskanzel. Die scharfen Gravuren und die moderaten Materialstärken an der Bühne gefallen. In dieser Preisklasse hätte man sich statt der billig wirkenden Plaste-Laufgitter geätzte und damit durchbrochen ausgeführte Bauteile gewünscht. Auch das angespritzte Handrad an der Bühne hat wohl der Kostenrechner zu verantworten. Als Prüfstromabnehmer ist einer der bei den Originalen verbreiteten der Bauart DBS 54 montiert.

Vorbildgerecht weist das Modell von innen vergitterte, passgenau eingesetzte Seitenfenster auf. Durch diese fällt der Blick auf das Modell-Innenleben, was erheblich besser wirkt, als es eine direkt hinter die Fenster geklebte Folie getan hätte. Wo vorbildgerecht, sind am Metallgehäuse Dichtungen nachgebildet. Die Anschriften gefallen durch konturenscharfen Druck.

Märklin zeigt mit dem Turmtriebwagen, wie ein zeitgemäßes Funktionsmodell aussehen kann. Die Vielfalt der Funktionen erklärt auch den Preis von unverbindlich empfohlenen 399 Euro. Besitzer digitaler Mittelleiter-Anlagen mit Oberleitungsbetrieb werden viel Freude an dem TVT haben.

Jochen Frickel



Zu den Aufgaben, die die preußische T20 als Baureihe 95 zu leisten hatte, gehörten Schiebedienste auf deutschen Gebirgsstrecken. In diesen Diensten war sie im Frankenwald, zwischen Tharandt und Klingenberg-Colmnitz, auf der Geislinger Steige und auf der Spessart-Rampe Laufach – Heigenbrücken anzutreffen.

Eine solche Maschine hat sich der Nürnberger Traditionshersteller ausgewählt, die 95 008 vom Bw Aschaffenburg. Sie gehörte zu den letzten sechs Maschinen, die im April 1958 aus dem Betrieb ausschieden; insgesamt blieben nach 1945 14 Exemplare bei der späteren Bundesbahn.

Die T20 von Fleischmann gibt den wuchtigen Eindruck des Vorbildes sehr gut wieder. Neben den vielen freistehenden Kesselleitungen (auch die Sandfallrohre), einzeln angesetzten Griffstangen und gut gearbeiteten Armaturen fällt das ausgezeichnet gestaltete Gestänge nebst Steuerung ins Auge. Kuppel- und Laufräder gefallen mit ihrer schmalen Ausführung und den niedrigen Spurkränzen. Die Bedruckung ist lupenrein, die Farbgebung exzellent.

Als zweiter Großserienhersteller hat Fleischmann die BR 95.0 in sein H0-Programm aufgenommen. Zuerst erscheint die Bundesbahn-Variante für Epoche III.

Nachgeschoben



An der Rückansicht fallen die schräg nach oben abgehenden Aufsatzbretter des Kohlentenders und die freistehenden Lampen auf.



Wuchtige Front: Man beachte die Gestaltung der Pumpen und Armaturen. Für die Zylinder gibt es leider keine Kolbenstangenschutzrohre.

Am liegenden „T“ hatte die Lok das Nachschieben einzustellen, sie fuhr zum Ausgangsbahnhof zurück.



Die Konstruktion des Fahrwerkes ermöglicht das sichere Durchfahren des 360-Millimeter-Radiusses.

Trotz des recht langen Achsstandes der Kuppelräder fährt die Lok ausgezeichnet durch die Kurven, auch der Radius von 360 Millimetern stellt keine Schwierigkeit dar. Die Konstrukteure haben die A- und D-Kuppelachsen fest gelagert ausgeführt, während die anderen Kuppelachsen seitliches und Höhenspiel haben. Dank der beiden festen Achsen fährt die Lok auch taumelfrei.

Beim Anfahren gibt es einen kleinen Hoppser, wenn sich das Modell bei 2,6 Volt mit umgerechnet 12 km/h in Bewegung setzt; mit diesem Tempo kriecht es auch. Ab 3,7 Volt tritt warmweißes Licht aus den beiden Frontlaternen aus.

Seine Vorbild-Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h erreicht das Modell bei 10,3 Volt, bei 12 Volt ist es mit umgerechnet 75 km/h unterwegs, was nicht zu schnell wirkt. Dabei produziert das Modell wahrnehmbare Eigengeräusche.

Der Antrieb erfolgt vom im Führerhaus eingebauten Flachmotor auf den D-Radsatz, der mit Haftreifen belegt ist. Die anderen Kuppelräder werden wie beim Vorbild von den Kuppelstangen mitgenommen.

Bei der Zugkraft zeigt das Modell, was in ihm steckt, und über Modell-Steilrampen dürfte die Fleischmann-95 milde lächeln: Mehr als 20 Vierachser zog sie in der Ebene und immer noch deren zwölf in der Acht-Prozent-Steigung.

Zum Einbau eines Decoders (Schnittstelle nach NEM 651) oder zur Wartung werden zwei Schrauben unter dem Führerhaus und eine Schraube zwischen A- und B-Kuppelradsatz gelöst. Dann kann das Gehäuse abgenommen werden.

Die 95 von Fleischmann überzeugt mit hoher Detaillierung, guter Höchstgeschwindigkeit und sehr guter Zugkraft. Löblich ist auch, dass nichts zugerüstet werden muss, weniger löblich dagegen das Fehlen der Kolbenstangenschutzrohre. Der empfohlene Verkaufspreis liegt bei 269,95 Euro.

Henning Bösherz

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 Volt 75 km/h
- V_{max}Vorbild (65 km/h) bei 10,3 Volt
- Auslauf aus V_{max} 140 mm
- Anfahren bei 2,6 Volt mit 12 km/h
- Kriechen bei 2,6 Volt mit 12 km/h
- Licht ab 3,7 Volt
- Zugkraft Ebene: 120 Gramm (Zug mit mehr als 80 Achsen)
- Zugkraft 3% Steigung: 103 Gramm (Zug mit 80 Achsen)
- Zugkraft 8% Steigung: 75 Gramm (Zug mit 50 Achsen)
- Kleinster befahrener Radius: 360 mm

- **Hersteller:** Fleischmann, Nürnberg
- **Katalognr.:** 4055
- **Andere Ausführungen:** Zur Zeit keine
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Digitale Schnittstelle:** 6-polig nach NEM 651
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf D-Achse, die anderen Kuppelachsen werden über die Kuppelstangen mitgenommen
- **Haftreifen:** Zwei
- **Stromaufnahme:** Über Kuppelradsätze
- **Schwungmasse:** Eine
- **Bezug:** Über Fachhandel
- **Unverbindliche Preisempfehlung:** 269,95 EUR

Fast gleichzeitig mit dem offiziellen Betriebsbeginn des Metronom auf der Strecke Hamburg – Cuxhaven liefert Piko das passende H0-Modell aus.

Güte–Prüfung

Man kann davon ausgehen, dass uns Bombardiers neue Traxx-P160DE noch lange begleiten wird (siehe auch Seite 16). Mit einer Bauperiode von zwei Jahrzehnten sollte man rechnen. Auf Gleisen werden die Traxx-DE noch länger zu sehen sein.

So ist es eine kluge, zukunftsorientierte Entscheidung von Piko, schnell mit einem Modell dieses neuen Bombardier-Typs auf den Markt zu kommen, zumal wichtige Komponenten der Lokomotive im Hause schon vorliegen, denn die Traxx-E-Loks verkaufen sich schon länger gut im Hobby-Sortiment. Auch Bombardiers Diesel-Flitzer fand Aufnahme in diese preiswerte Piko-Schiene und erhielt logischerweise den Antrieb der 185/146.

Bisher bewies Piko bei seinen Hobby-Loks, dass der Spagat zwischen preisreduzierender Vereinfachung und Originaltreue gelingen kann. Ob die 246 diese Güte-Prüfung ebenfalls besteht, wird sich zeigen.

Der erste große Vorteil der Traxx-DE für einen Modellbahnhersteller ist, dass es sich beim Vorbild um eine Diesellok handelt. Die meisten Kritiker der bisherigen Hobby-E-Loks störten sich an den vereinfachten Stromabnehmern. Filigrane, feinstdetaillierte Pantographen sind jedoch echte Preistreiber. Gut, dass die P160DE keine benötigt. Ansonsten kann Pikos 246 Pluspunkte bei der Formgestaltung und den Gravuren sammeln: Viele Kleinteile wie Antennen und Typhone sind separat eingesteckt. Die Fenster sind sauber eingesetzt, klar und die Scheibenwischer erhaben. Die Drehgestelle zeigen überraschend viele Details und eine angenehme Tiefe. Dass die Griffstangen an den Türen nicht freistehend sind, geht völlig in Ordnung, vor allem weil sie zumindest farblich abgesetzt wurden. So weit, so gut. Der Formenbau konnte überzeugen. Auch der Tampondruck ist auf hohem Niveau, die Anschriften sind mehrfarbig und gestochen scharf. Die Lackierung kann ebenso mit sauberen Farbtrennkanten mithalten. Leider wurde das charakteristische Metronom-Gelb (kein RAL-Farbton) nicht perfekt getroffen. Das Piko-Gelb ist zu kräftig, changiert eher ins Dottergelb und passt auch nicht 100-prozentig zu den hauseigenen Doppelstockwagen. Bei Piko wurde das Problem erkannt, und eine neue Variante der 246 mit geänderter Betriebsnummer, die 2008 erscheinen wird, soll einen passenderen Gelbton erhalten.

Das Fahrverhalten der Piko-Lok ist gut, auch wenn die Fahrleistungen eher der 140 km/h schnellen (diesel-)elektrischen Güterzugschwester 185/285 entsprechen: Bei der NEM-Spannung von 12 Volt erreicht die Lok eine Höchstgeschwindigkeit von 145 km/h und hat einen Auslauf von 90 Millimetern. Die etwas zu geringe Höchstgeschwindigkeit ist nicht weiter dramatisch,



Vorbildgerecht bildeten die Piko-Konstrukteure den aktuellen crash-optimierten Traxx-Wagenkasten von Bombardier nach.



Die kleine Plastikwanne über dem Drehgestell, rechts von der Platine dient der Ablage des optionalen, achtpoligen NEM-Digitaldecoders.



Korrekt ist der runde Latz bei 246 002, den auch 003, 004, 006 und 008 tragen, während etwa 001, 005 und 010 ein eckiger ziert.

denn auch das Vorbild darf solo nicht schneller als 140 km/h fahren. Lediglich wenn genug Wagen mit eingeschalteter Mg-Bremse im Zug eingereiht sind, darf eine P 160 DE ihre Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausfahren. Das Piko-Modell erreicht bei 14 Volt diese Geschwindigkeit.

Mit fünf Doppelstockwagen am Haken fährt das H0-Modell bei 12 Volt in der Ebene noch 130 km/h. Die Zugkraft des 1:87-Modells ist damit noch nicht ausgeschöpft. Auch zwölf Vierachser bewältigt die 246 ohne Tadel. In der Steigung neigt sie ein wenig zum Schleudern, da sie keine Haftreifen besitzt.

Einen fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel sowie eine achtpolige Digitalschnittstelle besitzt die Hobby-Lok ebenfalls.

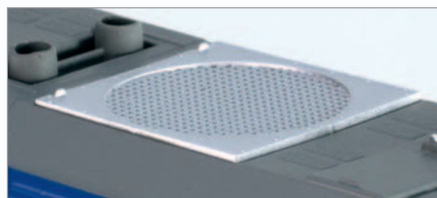
Summa summarum ein gutes, maßstäbliches Modell in einer für den Preis von rund 60 Euro völlig angemessenen Ausstattung.

Bei Bombardier und Piko ist man jetzt gemeinsam gespannt, welche Variante als nächste gebaut werden darf. *Stefan Alkofer*

STECKBRIEF

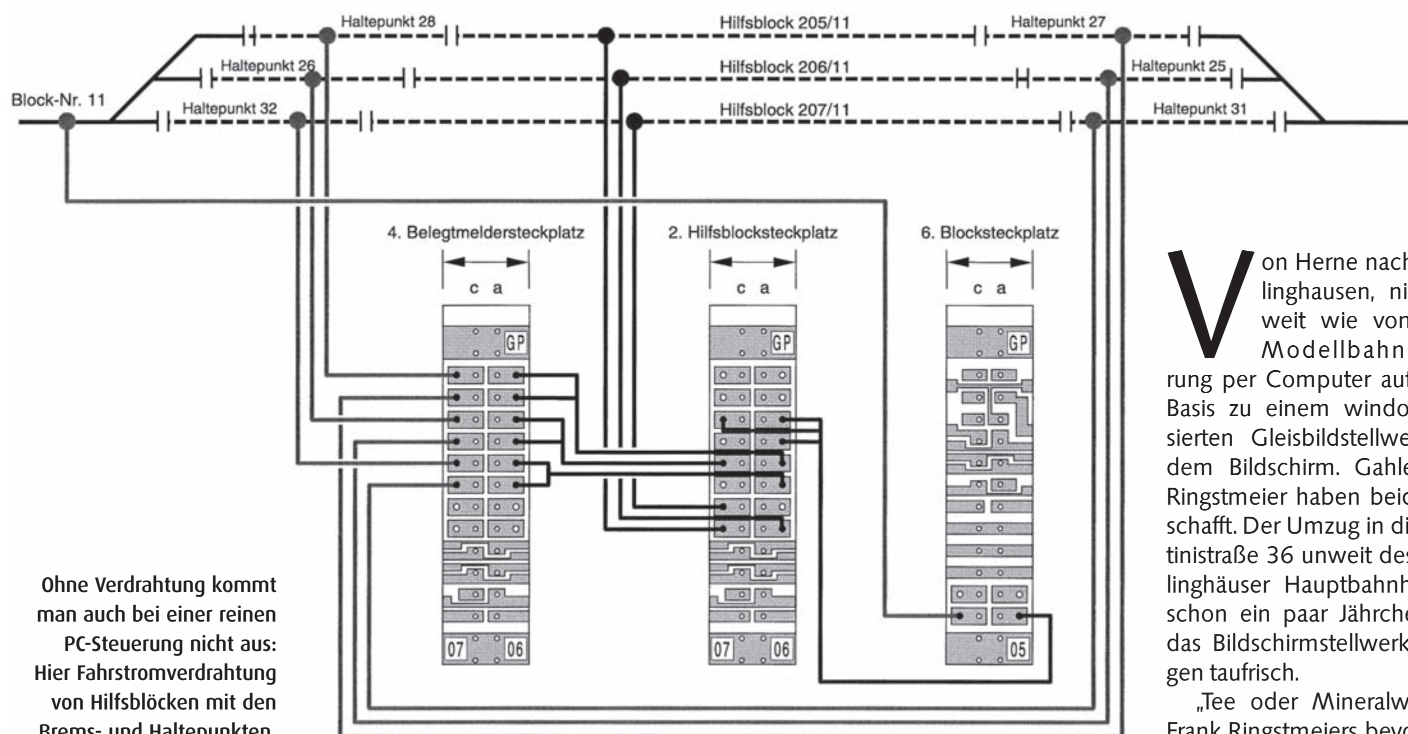
- V_{max} bei 12 Volt 145 km/h
- V_{max}Vorbild (160 km/h) bei 14 Volt
- Auslauf aus V_{max} 90 mm
- Anfahren bei 2,0 Volt mit 2 km/h
- Kriechen bei 2,0 Volt mit 2 km/h
- Gewicht 458 Gramm
- Zugkraft Ebene: 85 Gramm (Zug mit rund 50 Achsen)
- Zugkraft 3% Steigung: 70 Gramm (Zug mit rund 40 Achsen)
- Zugkraft 6% Steigung: 60 Gramm (Zug mit 34 Achsen)
- Kleinster befahrener Radius: 360 mm

- **Hersteller:** Piko, Sonnebeg
- **Katalognr.:** 57530
- **Andere Ausführungen:** Wechselstrom (mit Decoder/57330)
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Digitale Schnittstelle:** Achtpolig nach NEM 652
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Kardanwellen und Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf beide Drehgestelle und alle Achsen
- **Haftreifen:** Keine
- **Stromaufnahme:** Über alle Radsätze
- **Bezug:** Über Fachhandel
- **Unverbindliche Preisempfehlung:** 58,99 EUR



Der charakteristische große Lüfter über dem Motorraum ist beim Piko-Hobby-Modell sogar durchbrochen.

Fotos (4): Rainer Albrecht



Ohne Verdrahtung kommt man auch bei einer reinen PC-Steuerung nicht aus: Hier Fahrstromverdrahtung von Hilfsblöcken mit den Brems- und Haltepunkten.

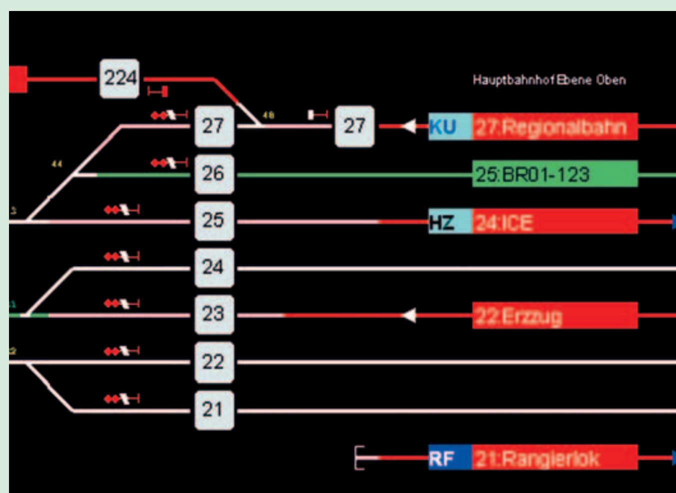
Vor gut 20 Jahren betraten Dietmar Gahler und Frank Ringstmeier Neuland: Ihre Modellbahnsteuerung mittels Computer begann mit der Weichen- und Tasterschaltung.

Programmatik

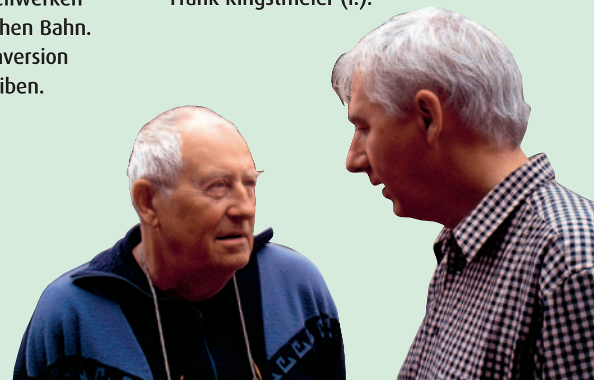
Von Herne nach Recklinghausen, nicht so weit wie von einer Modellbahnsteuerung per Computer auf DOS-Basis zu einem windows-basierten Gleisbildstellwerk auf dem Bildschirm. Gahler und Ringstmeier haben beides geschafft. Der Umzug in die Martinistraße 36 unweit des Recklinghäuser Hauptbahnhofs ist schon ein paar Jährchen her, das Bildschirmstellwerk dagegen taufrisch.

„Tee oder Mineralwasser?“ Frank Ringstmeiers bevorzugte Getränke – ein klarer Kopf ist dem ehemaligen Bauingenieur wichtig – bietet er natürlich auch seinen Besuchern an. Zu ihnen gehört Partner Dietmar Gahler, der sich schon vor geraumer Zeit allmählich aufs Altenteil zurückgezogen hatte, leider nicht mehr: Der Elektronik-Tüftler ist am 1. September 2007 gestorben.

Elektronik-Orgeln hatten es ihm einst angetan. In seiner Herner Werkstatt stieß man denn auch Jahre später noch auf das eine oder andere selbstgebaute gute Stück aus jener



Das Bildschirmstellwerk orientiert sich an den elektronischen Stellwerken (EStW) der Deutschen Bahn. Mit der Programmversion 3.7 ist es zu betreiben.



Im angeregten Fachgespräch: Der Elektronik-Tüftler Dietmar Gahler (†) und Programmierer Frank Ringstmeier (r.).

Foto: Haucke



Foto: Haucke

Zwei- oder Eintastenbedienung: Frank Ringstmeier erläutert am Bildschirm sechs verschiedene Weichenschaltungsmöglichkeiten.



Stand fertig eingerichtet, das Publikum kann kommen: Die Präsenz auf Messen hält auch Frank Ringstmeier für notwendig.



Fotos (2): G+R

Die Demonstrationsanlage stößt auf Messen beim Publikum auf großes Interesse. Ralf Hagemann (1.v.lks.) steuert seine Ideen bei.

musikalischen Schaffensperiode, die letztlich den Grundstein für die Beschäftigung mit dem Innenleben von Computern legte.

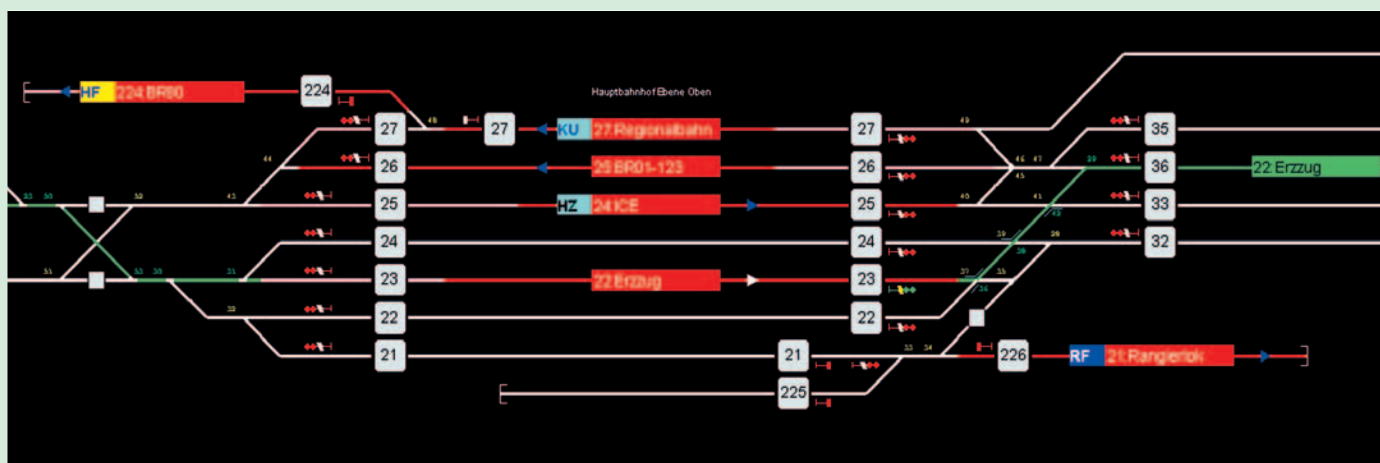
Von der Orgel zum PC und zur PC-Steuerung: Frank Ringstmeier erinnert sich noch gut daran, wie alles begann. Beide waren damals als Statiker für den großen Baukonzern Heitkamp tätig.

„Dietmar war da schon bekannt für sein tüftlerisches Geschick und hat sämtliche Elektro- und Elektronikreparaturarbeiten für die Kollegen ausgeführt," erzählt Ringstmeier rückblickend, hält einen kurzen Moment inne, um dann fortzufahren: „Unter anderen auch für unseren Abteilungsleiter, der als aktiver Modellbahner die Schaltungen aus dem Modellbahnelektronik-Magazin Heinrich Müllers nachgebaut hatte und meistens funktionierten die nicht."

Ringstmeier lacht und lässt offen, wo die Fehlerquelle zu suchen war, räuspert sich und spinnt den Erzählfaden weiter: „Auf jeden Fall übernahm es Dietmar Gahler, diese Dinge dann in Gang zu bringen. Und als ich mich dann stark gemacht habe, dass wir kleine Tischrechner für die Statiker bekommen, hat er sich vornehmlich für die Rückseite des Rechners interessiert und ich mich für die Tastatur vorne." Eine Arbeitsteilung, die sich in den Folgejahren bewähren sollte!

Und das war 1985 das Geburtsjahr von „Gahler + Ringstmeier" (G+R) ?

„Im Prinzip ja", lächelt Frank Ringstmeier und erklärt: „Dietmar Gahler hat damals ein Interface entwickelt, das man hinten an den Rechner anstöpseln konnte und so aus dem Programm heraus Informationen nach draußen an eine externe Elektronik weiterleiten konnte. Er hat dann die Weichenkarte, die LED-Karte und die Tasterkarte entwickelt, die an das Interface angeschlossen wurden, und damit war er in der Lage, aus dem Programm heraus Weichen zu schalten, →



Grafiken (3): G+R

Beispiel einer Fahrstraßenschaltung, dargestellt am neuen Bildschirmstellwerk: Der Erzzug erhält Ausfahrt über die grün markierte Streckenführung.

Brücke zwischen Punkt 1 und 2:
geschlossen = Dauerbetrieb
geöffnet = SNT-Automatik
+5V Netzteil NT1
PD0 GP00
GND Netzteil 1
G+R SNTb
Relais
220V
Trafo NT2 bzw. NT3 (Weichen)
Trafo Fahrspannungsnetzteil 1
Trafo Fahrspannungsnetzteil 2
2x12V bis 2x15V
im Lieferumfang nicht enthalten
Netzschalter
Netzanschluß
9V
220V
13V
Trafo NT1 (Elektronik)

Alle Teile in geschlossenem Gehäuse: Netzanschluss und Trafo-Verdrahtung bei Verwenden des Automatik-Netzteilschalters SNT.

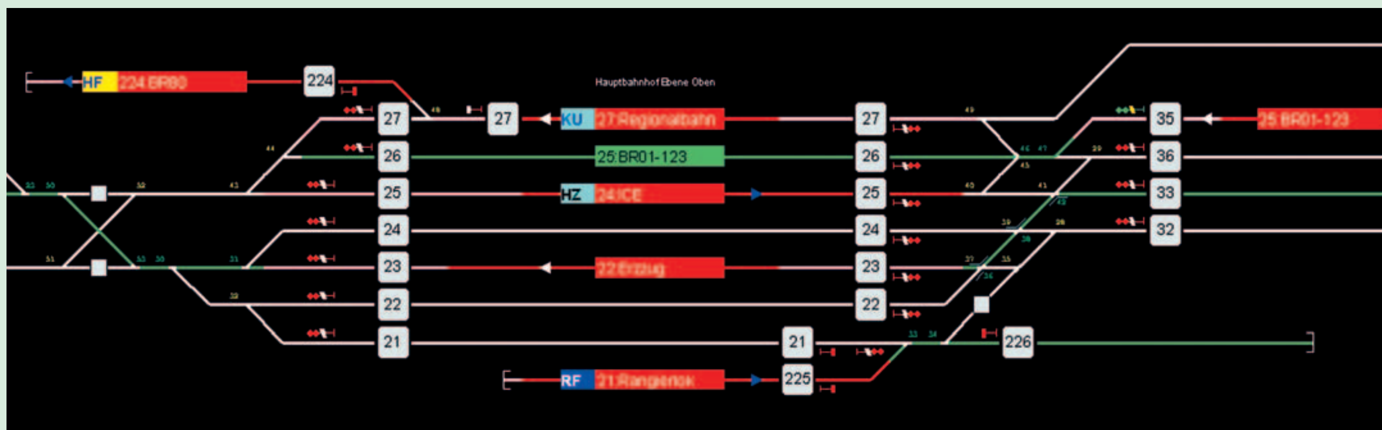
Lämpchen anzumachen und umgekehrt von einem externen Stelltisch aus den gedrückten Taster zu erkennen."

Also verdanken wir die Modellbahnsteuerung per Computer letztlich dem Umstand, dass ein Heitkamp-Abteilungsleiter Modelleisenbahner war?

Ringstmeier lacht: „Stimmt, so gesehen. Jedenfalls haben wir das dann alles ausprobiert auf dessen Anlage; der hat seine Diodenmatritzen alle wegschmeißen können, und wir haben bei ihm Fahrstraßen geschaltet, was hervorragend klappte!"

1987 wurden Dietmar Gahler und Frank Ringstmeier Geschäftspartner. Doch es sollte noch ein gutes Jahr dauern, bis aus der Programmatik, der Zielsetzung, die serienreife Hard- und Software, damals noch für den Schneider-Heimcomputer, entwickelt waren. Zuallererst war die Steuerung auf die Schaltung von maximal 127 Weichen, 224 Tastern, 224 Leuchtdioden und 255 Fahrstraßen ausgelegt. Doch schon die folgende Version 2.0 bot die Möglichkeit, 16 analoge Triebfahrzeuge in 30 Fahrstufen und mit 168 Blöcken zu steuern. Bis heute hat sich das längst vervielfacht.

„1988 im September haben wir die erste öffentliche Vorführung gehabt", erinnert sich Frank Ringstmeier und muss unwillkürlich lächeln, bevor er fortfährt: „Das war im Kleingar-



Übersichtlich wie beim großen Vorbild: Die einkommende 01 hat Grün und darf auf Gleis 26 einfahren. Der ICE muss wegen Haltezeit (HZ) noch warten.



Foto: Stirl

„Ich bin sehr zufrieden": Alfred Hanselmann mit seiner rund 84 Quadratmeter großen H0-Anlage schwört auf die G+R-PC-Steuerung.

Dietmar Gahler begutachtet den Stelltisch der Firma Danner aus Berlin. Damit wird das Steuern der Anlage richtig professionell.



Foto: G+R

tenverein Unverzagt in Wanne-Eickel!" Der erste Fahrtag wurde, so der 55-Jährige, ein voller Erfolg. Das machte Mut zum ersten Messeauftritt und zwar 1989 in Dortmund. Das war das Jahr, als die Modellbahnsteuerung bereits um Kehrschleifen, Zuglängenerfassung und Ausfahrautomatik erweitert wurde.

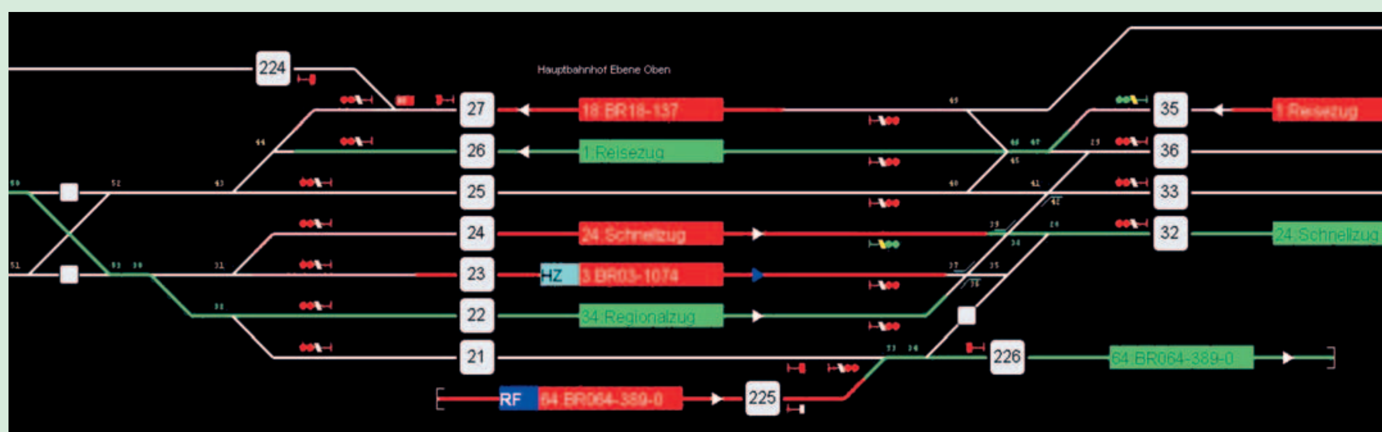
Die Programme schrieb Frank Ringstmeier von Beginn an für mit IBM kompatible DOS-Rechner. Daran hat sich bis heute nichts geändert – mit einer aktuellen Ausnahme, doch dazu kommen wir noch.

Das große Plus der PC-Steuerung per Computer, nämlich zum einen analoge, mit Gleichstrom betriebene Modellbahnanlagen ohne Decoder-Umrüstung für Fahrzeuge und Schaltartikel elektronisch zu organisieren und zu verwalten und zum anderen unter Einsatz von entsprechenden Stelltischen den Betrieb noch vorbildnäher zu gestalten, wurde anfangs von der Mehrheit der Modellbahnbegeisterten nicht erkannt. Computer standen eben noch nicht in jedem Haushalt und das Zauberwort „digital", was eigentlich nur „fingrig" oder „mit dem Finger" bedeutet und aus dem Lateinischen stammt, versprach schier unbegrenzte Möglichkeiten.

Manche mag auch die für die PC-Steuerung erforderliche Verdrahtung abschrecken, ohne die es nun einmal, will man nicht nur Loks ansteuern, nicht geht. Aber „ohne Verdrahtung kommt man auch bei Digitalanlagen nicht aus", stellt Frank Ringstmeier mit Recht fest.

Und weil mit zunehmender Digitalisierung die Ansprüche steigen, gibt´s ja inzwischen etliche Digitalzentralen, die nichts anderes als kleine Computer sind. Und bei G+R war man auch nicht untätig: Die Modellbahnsteuerung für Digitalanlagen, ob Motorola, Selectrix, DCC oder Zimo, ist ein System „mit höchstem Sicherheitsniveau", wirft Ringstmeier ein und betont: „Unser Prinzip bleibt auch da: Einfache Elektronik, einfache Verdrahtung und Logik im Computer!"

Apropos Logik: Das vorbildgetreue Bildschirmstellwerk für Windows-XP-Rechner „ist ab der Intermodellbau Dortmund verfügbar", verspricht Frank Ringstmeier. *Karlheinz Haucke*



Grafiken (3): G+R

Ein und Aus: Der Reisezug fährt auf Gleis 26 ein, ein Regionalzug wird auf Gleis 22 erwartet, der Schnellzug fährt aus Gleis 24, die Rangierfahrt erfolgt.



Vogelperspektive: Der Blick aus luftiger Höhe offenbart, auf welch überschaubarer Grundfläche eine Miniaturwelt entstehen kann.

Platzprobleme? Ein leidiges Thema für viele Modellbahner und -bahnerinnen! Heinz Lomnicky hat sich daher für ein N-Diorama entschieden, mit eingeschränktem Fahrbetrieb.

Still-Leben

Platz ist in der kleinsten Hütte. Ungeachtet dieser Volksweisheit stößt manch Modellbahnenthusiast und selbst die eine oder andere Modellbahnerin oft gar zu schnell an Grenzen, deren Überschreiten man und frau schon ob des häuslichen Friedens tunlichst unterlassen sollten.

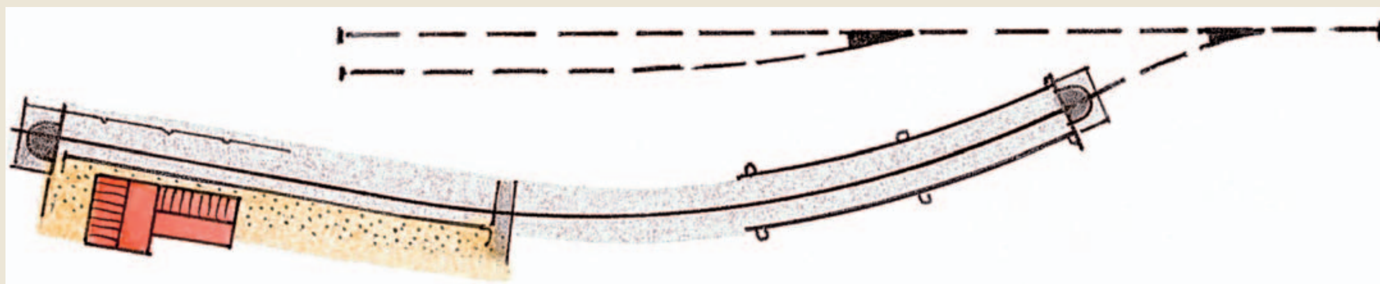
„Das Platzproblem ist ein leidiges Thema", weiß auch Heinz Lomnicky nur zu gut. Der Diplom-Ingenieur im Ruhestand wollte sich aber nicht damit begnügen, seine Modelle nur in der Vitrine zu bewundern, hatte ohnehin schon der Nenngröße H0 abgeschworen und sich der N-Bahn zugewandt.

„Um wenigstens ein bisschen Bahn mit Landschaft darzustellen, bot sich als Kompromiss der Bau eines Dioramas an", meint der naturalisierte Oberbayer rückblickend und ergänzt, dem Zwang zum Platzsparen durchaus etwas Positives abgewinnend: „Aufgrund der geringen Abmaße kann man so jedoch mit Liebe zum Detail vorgehen, ohne dass der Aufwand zu groß wird."

Der gebürtige Prager, Jahrgang 1942, seit 1954 in Baierbrunn, genauer im Ortsteil Buchenhain ansässig, kam bei der Suche nach einem glaubhaften Anlagenthema auf eine pfiffige Idee: Eine stillgelegte eingleisige Nebenbahnstrecke, für den touristischen Museumsbetrieb auf einem Teilabschnitt reaktiviert, das müsste doch auf weniger als einem halben Quadratmeter zu realisieren sein!

„Damit das Ganze auch noch ins Regal passt", lacht Heinz Lomnicky, musste er sich mit 26 Zentimetern Tiefe und 1,35 Metern in der Länge bescheiden. Nichtsdestotrotz sollte auch ein wenig Fahrbetrieb möglich sein. „Schließlich brauchen die Modelle aus der Vitrine auch mal Auslauf", verrät der 65-Jährige augenzwinkernd.

Denen den Fahrweg zu bereiten, ist ihm denn auch gelungen, zumindest den kurzen Zuggarnituren. „Wie aus dem



Der Gleisplan auf einen Blick: Die beiden verdeckten, hier gestrichelt markierten Abstellgleise halten kurze Museumszuggarnituren abrufbereit.





Der VT95 im altroten DB-Kleid hat Ausflügler am Fuße der Burg abgesetzt. Die Museumsbahn ist auf den Tourismus angewiesen.

Gleisplan ersichtlich, besteht die Möglichkeit eines eingeschränkten Fahrbetriebs“, beginnt Heinz Lomnicky und fügt hinzu: „Durch die beiden verdeckten Abstellgleise können wechselseitig Museumsfahrzeuge, so der Schienenbus oder andere Triebwagen, abgerufen werden und den Endhaltepunkt anfahren.“

Die Kürze des Ausziehgleises regelt dabei den Miniatur-Museumsfuhrpark von selbst: Mehr als ein Triebwagen plus ein Beiwagen sind weder erlaubt noch möglich. Allenfalls ein tenderlokbespannter Ein- oder maximal Zwei-Wagen-Zug wäre noch denkbar.

„Kein Problem“, schmunzelt Heinz Lomnicky, „der Massentourismus hat meine kleine Museumseisenbahn noch nicht erreicht.“ Noch ist Burg Hohenstein hauptsächlich →



Beliebtes Ausflugsziel: Burg Hohenstein mit seiner rustikalen Gastwirtschaft im Rittersaal lädt zur zünftigen Verschnaufpause ein.



Anlagen-Steckbrief

N-Diorama, Plattenbauweise
Maße: 0,26 x 1,35 m
Erbauer: Heinz Lomnicky
Bauzeit: Etwa 2 Monate
Epoche: V
System: Zweileiter-GS
Betrieb: Analog
Gleismaterial: Peco Code 55, Fleischmann
Gleislänge: Zirka 2,90 m
Rollendes Material: Trix, Fleischmann, Kato, Roco
Besonderheiten: Bausatzumwandlungen, Felsen aus farblich behandelten Birkenrindestücken
Anlagenthema: Stillgelegte eingleisige Nebenbahn, für Museumsbetrieb reaktiviert
Vorbild: Kein konkretes, Motive aus süddeutschem Raum

ein beliebtes Ziel für Ausflügler aus der näheren Umgebung.

Apropos Hohenstein: Die kleine Burg mit Ausflugsgaststätte, entstanden aus einem zweckentfremdeten Faller-Stadttor, dient als geschickt gestaltete Rechtfertigung für den Museumsbahnbetrieb, dessen Endstation in unmittelbarer Nachbarschaft des Burgaufstiegs steht.

„Auch ins nahegelegene Dorf können die Bahnreisenden spazieren", beweist Heinz Lomnicky Vorstellungsvermögen. Und ein bisschen Phantasie erwartet er halt auch von mir, dem Dioramenbetrachter, denn fürs Dörfchen reichte der Platz nicht. Der dezente Hinweis auf die hinzuzudenkende Landbevölkerung per Wirtschaftsweg und Pferdefuhrwerk muss genügen. Der Weg ist das Ziel! Auch für die beiden Wanderer, die dem Anlagen-Horizont entgegenstreben.

Die narrativen Strukturen, die über eine offenkundige Detailinszenierung hinausgehen, sind keineswegs zufällig oder überinterpretiert. Vielmehr verraten sie viel über die künstlerische Ader des Erzählers respektive Dioramen-Bauers. Heinz Lomnicky ist ein begabter Aquarell-Maler, der seine Landschaften und Stadtansichten längst nicht mehr nur für den Hausgebrauch gestaltet. Ein Talent, das Heinz Lomnicky wohl schon in die Wiege gelegt wurde. Auch sein Vater, der ebenfalls einen technischen Beruf ausübte, beschäftigte sich erfolgreich mit der Malerei.

Und dass Heinz Lomnicky mit Farben umgehen kann, sieht man auf den ersten Dioramen-Blick: Mehr noch als die gekonnt gealterten Hochbauten zeigen die ungemein realistisch wirkenden Felsen die Hand des Künstlers.

„Die Felsen an der Tunnelausfahrt bestehen aus zusammengesetzten Stücken alter Birkenrinde", lautet die verblüffende Auskunft und, fast mit britischem Understatement, setzt Lomnicky bescheiden hinzu: „Sie wurden farblich etwas



Täuschend echt wirken die verwitterten Felsen. Tatsächlich bestehen sie aus Stücken alter, farblich behandelter Birkenrinde.

Weit ins Land blickt man vom Hohenstein aus. Wie fast jeden Sonntag setzt die Museumsbahn auch heute ihren VT75.9 ein.

nachbehandelt." Mit wasserlöslicher Acrylfarbe, wie ich erfahre. „In Grau, in Beige und dünn aufgetragen", ergänzt der Toskana- und Irland-Fan gleichermaßen.

Den Blick des Malers für Rahmenbedingungen belegt auch die sichtbare Streckengestaltung. Zwischen zwei Tunnelportalen eingebettet endet das befahrbare Gleis optisch und betriebstechnisch an der Sperrtafel im Tunnelmund hinter dem Haltepunkt.

Und auf der anderen Seite, hinter Viadukt und Tunnel? Das Ausziehgleis ruft ja geradezu nach einer Erweiterung!

„Ich habe schon wieder ein neues Projekt", lächelt Heinz Lomnicky, „doch das setzt die Demontage dieses N-Dioramas voraus."

Womit wir wieder beim Platz oder, besser, bei dessen Nichtvorhandensein wären!

Karlheinz Haucke

Fotos, Zeichnung: Heinz Lomnicky



Endstation, alles aussteigen! Am ehemaligen Haltepunkt endet die Museumsstrecke. Die Weiterfahrt durch den Tunnel ist gesperrt.

Ein guter Rahmen stellt die Basis für dauerhaften Spaß an der Modellbahn dar. Thomas Witt hat ein clever konzipiertes Unterbau-System entwickelt.

Rahmenwahl



Thomas Witt setzt die Trassenbretter mit den Stiften in die Löcher des Rahmens.

Beim N-Zugspeicher benötigt man keine durchgehenden Verstrebungen.

Die Erstellung des Anlagen-Unterbaus gehört zu den unbeliebtesten Arbeiten beim Modellbahnbau. Schließlich sieht man normalerweise nachher nichts von der Mühe, die im Rahmen steckt, dafür rächt sich Pfusch am Bau beispielsweise durch häufige Entgleisungen der Züge. Der Bau einer Anlage kann sich also aus vielen Gründen länger hinziehen, als vom Erbauer gewünscht.

So bedarf es einer eingehenden Planung. Gut ist es da, wenn man sich Hilfe holt. Wenn der Gleisplan in etwa steht, sollte man diesen bei größeren Projekten (alles, was mehr als zehn Weichen hat) zur Umsetzung in ein Gleisplanungs-Programm für den Computer eingeben (lassen). Mit dem Ergebnis kann der Modellbahner schnurstracks zum Fachhändler laufen und... „Halt!, nicht so schnell!“, möchte man dem Modellbahner zurufen. Zunächst sei es unbedingt angeraten, die Neigungsverhältnisse, sprich Gefälle und Steigungen, zu prüfen. Wer will schon riskieren, dass alle Garnituren, die mehr als drei Wagen umfassen, mit einer Ludmilla-Doppeltraktion aus dem Schattenbahnhof geholt werden müssen?

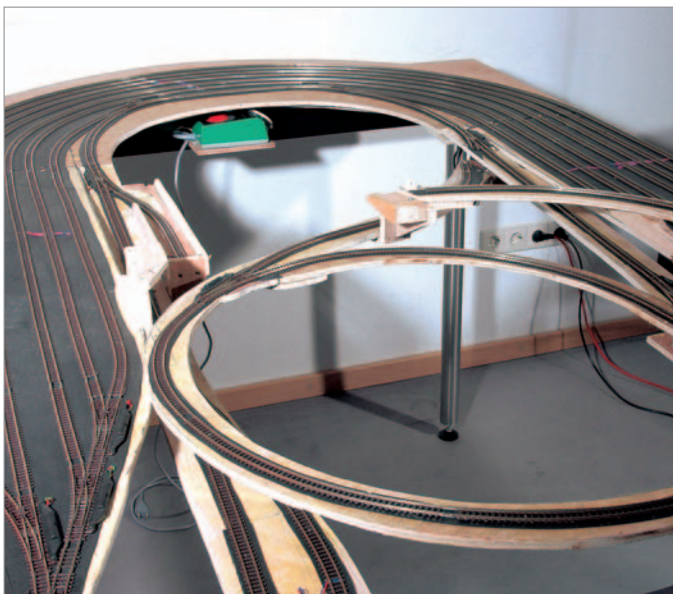
Es lauern also zahlreiche Fallen auf den Modellbahner. Diese zu umgehen, ist die Aufgabe professioneller Anlagenplaner und -bauer. Ein solcher ist der Thomas Witt. Von berufswegen ist der Bad Segeberger noch in einer Firma angestellt, die sich mit Reparaturen und Aufbau-Fertigung für Lastkraftwagen beschäftigt. Leichte, aber dauerhafte Konstruktionen liegen ihm also im Blut. Modellbahner ist er zudem und pflegt auch den intensiven Austausch mit Hobbykollegen. Eines Tages wurde er gefragt, wie er denn einen stabilen, aber nicht zu schweren Unterbau für eine Anlage konzipieren würde. „Da fiel mir eine Situation von meiner Arbeitsstelle ein. Wir wollten provisorisch ein eingedrücktes Seitenwand-Profil an einem Pritsche-Plane-Lkw richten. Dazu bauten wir mit dem Profil eine Rampe und versuchten durch Befahren mit einem Gabelstapler das Bauteil wieder in Form zu bringen – vergeblich. Da fiel mir auf, wie stabil diese Profile sind, und ich begann, über eine Verwendung derselben im Modellbau nachzudenken“, erzählt Thomas Witt. Ergebnis war ein Verbundrah-



Bei Maßen von 180 x 120 cm genügt zur Versteifung eine einzige Strebe in der Mitte.



Eine Sperrholzplatte mit Geländekontur aus Styrodur ergibt ein leichtes und dennoch tragfähiges Gebilde.



Da bei der N-Bahn die Schienen bereits auf den Trassenbrettern montiert waren, genügten 20 Minuten zum betriebsfähigen Aufbau.

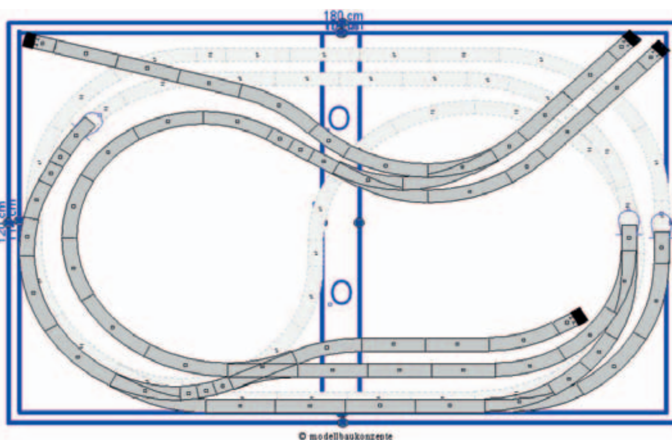


Der spannendste Moment nach dem Zusammenbau ist die Durchführung der Probefahrten, hier mit Trix-44 und Fleischmann-218-Doppel.

Fotos (8): Frickel

men nahezu beliebiger Größe, der durch standardisierte Winkel, Schrauben und Muttern zusammengehalten wird. Da die Querträger einfach verschiebbar sind, lassen sich beispielsweise zu starke Steigungen erheblich einfacher korrigieren, als bei herkömmlichen Holzkonstruktionen. Außerdem kann man sich aufgrund der stabilen Ausführung auf wenige tragende Komponenten beschränken, was dem Unterbau einen luftigen Charakter gibt, der die Arbeit unter Tage zur Verdrahtung und bei Unfällen die Bergung der Fahrzeuge erleichtert.

„Zunächst brauche ich aber Input, wie man auf Neudeutsch sagt. Je genauer der Kunde sein Projekt beschreibt, umso einfacher ist später die Umsetzung", erläutert Thomas Witt. Mit dem Laptop bewaffnet, besucht Witt den Modellbahner, um vorort den Plan durchzugehen. Das Gleisplanungs-Programm „WinTrack" macht dann schnell klar, ob die gewünschten Neigungsverhältnisse und Kurvenradien realisierbar sind. Steht der Gleisplan, wendet man →

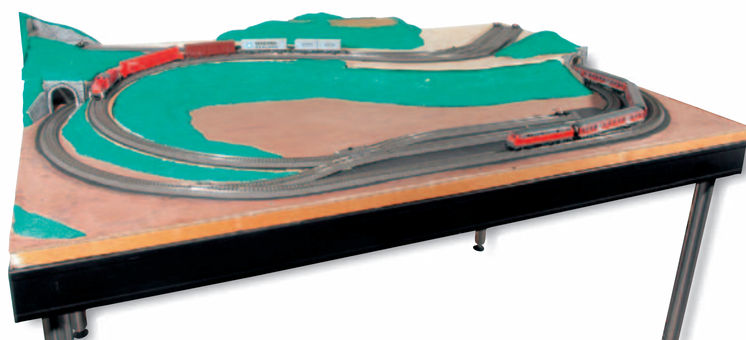


Der mit dem Computer erstellte Gleisplan zeigt natürlich auch die Artikelnummern der zum Einbau kommenden Gleiselemente.

Screenshot: T. Witt



Auf die schalldämpfenden Gummistreifen legt man die Gleise nach dem ausgedruckten Gleisplan.



Nun noch schnell die Digitalzentrale angeschlossen und 30 Minuten nach den ersten Handgriffen startet man zur Probefahrt.

sich dem Baumaterial für die Trasse zu. „Bewährt hat sich etwa zehn mm starkes Sperrholz. Dabei ist es günstig, bei mehreren Etagen Auf- und Abfahrten als möglichst große Stücke aus einer Platte zu sägen. Die Elastizität des Holzes ermöglicht weiche Neigungswechsel, die für einen sicheren Betrieb nötig sind“, erläutert Thomas Witt.

Abhängig von der Stärke des Trassenunterbaus ist die Platzierung der Stützen. Die nächsten Kriterien für die Ausführung des Rahmens sind die gewünschte Geländeform und die zum Einsatz kommenden Materialien, denn der exzessive Einsatz von

Kontakt

Modellbausysteme und Konzepte, Thomas Oliver Witt, Oberbergstraße 6, D-23795 Bad Segeberg, Tel. (04551) 808866, Fax: (04551) 808867, Internet: www.modellbaukonzepte.de, E-Mail: tw@modellbaukonzepte.de

Gips erfordert natürlich ganz andere Strukturen als der Landschaftsbau mit den superleichten Modur-Modellbau-Platten. Sobald diese Details besprochen sind, zieht sich Thomas Witt ins heimische stille Kämmerlein zurück und durchforstet die Unterlagen und Pläne nach Fehlern.

Nach der Klärung von Unstimmigkeiten erhält der Kunde eine detaillierte Aufstellung über zu beschaffendes Gleismaterial des gewünschten Herstellers und natürlich den Kostenvoranschlag für den Rahmen. Diese scheinen auf den ersten Blick mit etwa 250 bis 300 Euro pro Quadratmeter recht hoch, doch sinken die Kosten beispielsweise mit steigender Größe, denn ob ein Profil nun 80 cm oder 180 cm lang ist, spielt keine so große Rolle. Dass Thomas Witt viel Zeit am Computer und mit Kundengesprächen zubringt, ist ebenfalls zu berücksichtigen. Durch die mögliche ungeteilte Profil-Länge von 4,20 m lassen sich viele der teuren Füße einsparen.

Bei der Ausführung rät der Unterbau-Profi, auf den Rahmen eine Lage Holz, zum Beispiel einfache Dachlatten aus dem Baumarkt zu kleben. In diese bohrt man die Löcher für die Stifte, mit denen die einzelnen Segmente der Anlage auf dem Rahmen positioniert werden. Zur Fixierung genügen dann wenige Schrauben. „Der Aufbau? Bauen sie einfach, wie sie wollen!“, sagt Thomas Witt. „Dem Rahmen ist es egal, ob Sie eine 2 x 3 m große Pressspanplatte auflegen, oder vier jeweils 1 x 1,5 m große. Allerdings sollte man bedenken, dass sich im Falle eines Umzuges der Anlage selbst ein großer Rahmen problemlos wieder komplett zerlegen lässt, viele kleine Anlagen-Segmente aber besser zu handhaben sind als wenige große.“

Auch wenn der Unterbau-Profi gerne Tipps gibt, muss der Kunde bei allem, was über die Montage des Rahmens hinausgeht, selbst Hand anlegen. Allerdings ist die Montage des Rahmens so einfach, dass man bestenfalls eine weitere Person braucht, die Teile zum Verschrauben hält. Den Rahmen der 180 x 120 cm großen Demonstrations-Anlage, die Thomas Witt mit in die Redaktion gebracht hatte, konnte er sogar ohne Hilfe aufbauen. Zwei Schraubenschlüssel (Größe 13 und 17 mm) und ein kleiner Schraubendreher genügten als Werkzeug. Zum Fixieren der Aufbauten ist ein Akkuschrauber hilfreich.

Wer mehrere Anlagen unterschiedlicher Baugröße



Zum Zusammenbau des Rahmens genügen zwei Schraubenschlüssel und ein kleiner Schraubendreher.



Hier präsentieren sich sämtliche Rahmenteile von Dirk Schlüters Anlage.

Fotos (4): D. Schlüter



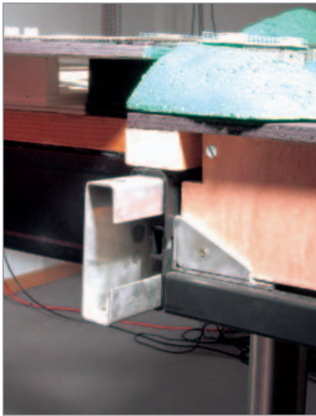
Modellbahner Dirk Schlüter testet die Tragfähigkeit der Querträger.



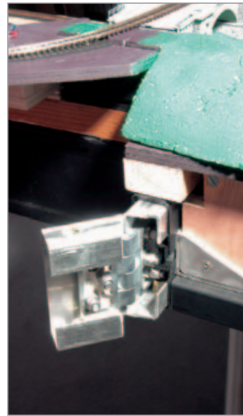
Bevor man die eigentliche Trasse verlegt, klebt man einfache Holzlatten auf den Rahmen.



Auch wenn es aufwendig ist, sollte man vor dem Zuschneiden und Aufkleben des Dämmmaterials erst die Gleise probeweise auflegen und Testfahrten durchführen.



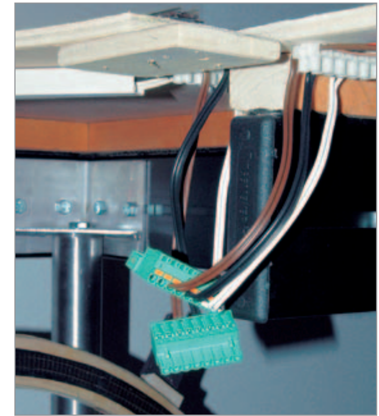
Segmente mit rechtwinkligem Grundriss verschraubt man mit starren,...



... solche mit ungleichmäßigem Grundriss mit gelenkigen Einsätzen.



Auch die Stützen lassen sich natürlich verschieben und in der Höhe anpassen.



Wer die Trassen mit Steckern elektrisch verbindet, hat es später einfacher mit Um- und Abbau.

Fotos (5): Frickel

bauen möchte, die nicht gleichzeitig aufgebaut wären, sollte ebenfalls bei Thomas Witt anklopfen. Wenn sich ein Rahmenkonzept für alle Anlagen umsetzen lässt, braucht man beim Umbau nur wenige Bauteile zu tauschen. Bei der Demonstrationsanlage wurde in einer knappen halben Stunde das Schattenbahnhofssegment der N- gegen eine H0-Klein-Anlage getauscht. Am Rahmen waren dafür lediglich ein anderes Stirnteil und eine weitere Strebe einzusetzen.

Sie sehen, das Rahmensystem von Thomas Witt weist viele Vorzüge auf. Und weil dem so ist, hat der Bad Segeberger das System auch als Gebrauchsmuster eintragen lassen und erwägt, sein Geschäft zu erweitern. *Jochen Frickel*

MODELLBAHN AKTUELL

ROCO ▸ *E656, 2D2 und DRG-93 in H0*

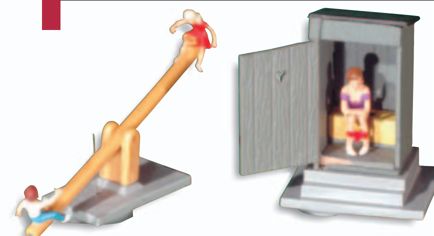


Komplett neu konstruiert haben die Österreicher die französische E-Lok 2D2 9105 (Gleis rechts). Das Doppelpack Re 460 der SBB bieten die Österreicher als Set mit einer angetriebenen und einer nicht motorisierten Lok (2. Gleis von rechts) an. „Caimano" nennen die Italiener die 160 km/h schnelle E-Lok E656 (3. Gleis von rechts, hinten), von der Roco jetzt ein akkurates H0-Modell ausliefert. Die österreichische Dampflok-Baureihe 93 (3. Gleis von rechts, vorne) war in der späten Epoche II auch mit Reichsadler unterwegs. Roco stellt das Modell mit abgedunkelten (aber funktionsfähigen) Laternen her. Das N-Sortiment erfährt mit dem DRG-Triebwagen C4ielT samt Beiwagen Zuwachs. Info: www.roco.cc.

FALLER
▸ *Campingplatz-Set in H0*

Einen Hauch von warmer Jahreszeit vermittelt Fallers patinierte Campingplatz-Basispackung mit Verwaltungsgebäude, vier Zelten, zwei Wohnwagen und Zubehör wie Sonnenschirmen und Campingstühlen. Info: www.faller.de.

VIESSMANN
▸ *Klohäuschen in H0*



Der Gag am Klohäuschen ist die elektrisch zu öffnende Tür (ausgelöst beispielsweise durch einen vorbeifahrenden Zug). Neben der vorinstallierten sitzenden Frau (Bild) liegen ein sitzender Zeitungleser, ein küssendes Liebespärchen und ein Stehpinkler bei. Den Kinderspielplatz bereichert eine bewegliche Wippe. Info: www.viessmann-modell.de.

MODIST
▸ *„Wittenberger Kopf" für H0*

Für die Halberstädter Mitteleinstiegwagen aus dem Tillig-H0-Programm (ehemals Sachsenmodelle) bietet Modist einen Bausatz für den sogenannten „Wittenberger Kopf" an, mit dem sich ein Steuerwagen realisieren lässt. Der Bausatz enthält eine Ätzplatine, Zurüstteile, Zubehör zum Beschriften und Lackieren und eine ausführliche Bauanleitung. Info: www.modist.de.

JANO ▸ *Bagger Fortschritt T 174-2 A in H0*



In Blau oder Gelb liefert Jano Modellbau den im Original ab 1975 gebauten Bagger Fortschritt T 174-2 A in 1:87. Das Kunststoff-Kleinserienmodell wird fertig montiert mit zahlreichen separat angesetzten Details angeboten. Info: Jano Modellbau, Jörg Albert, Langensalzaer Str. 40, 99817 Eisenach, Tel. (03691)881985, Internet: www.jano-modellbau.de.

NOCH ▸ *Figuren-Großpackungen und Postzusteller für H0*



Großpackungen enthalten jeweils 24 Figuren und sind zu den Themenbereichen Reisende, Sitzende, Arbeiter (Bild) oder Kinder erhältlich. Das Neuheitenjahr 2008 wirft schon seine Schatten voraus. Bereits vor der Spielwarenmesse bringt Noch Figurensets in den Handel. Wie schwer die Arbeit von Postboten sein kann, zeigt ein Sechserset, das sich für die Epochen III und IV eignet. Mit einem anderen Set ist ein Lehrer mit Kindern auf dem Pausenhof darstellbar. www.noch.com.


1


2

Kaum zu glauben, dass die gewaltige Zugmaschine 9620 und der zierliche Model D beide im Maßstab 1:87 gefertigt sind. Die John-Deere-Modelle (Bild 1) werden von Athearn weitgehend aus Metall gefertigt und sind rollfähig. Der Vertrieb erfolgt über Noch (www.noch.com). Mit der SD 40 (Bild 2) von EMD fertigt Bachmann einen Diesellok-Klassiker der 70er- und 80er-Jahre. Das preiswerte H0-Modell trägt einen serienmäßigen Digitaldecoder, der auch analog gute Fahreigenschaften ermöglicht. Info: www.liliput.de oder www.bachmann-trains.com. Walthers liefert ein großes H0-Empfangsgebäude (Bild 3) im Stil der Milwaukee-Road aus. Die perfekte Ergänzung, aber natürlich auch für europäische Anlagen geeignet, ist die Bahnhofshalle (Bild 4). Walthers-Produkte sind im spezialisierten Fachhandel erhältlich.


3


4

BACHMANN ▸ *DCC-Digital-Zentrale Dynamis*



Trotz des recht günstigen Preises ist die Modellbahnsteuerung Dynamis ein vollwertiges DCC-Digitalsystem mit einem drahtlosen Infrarot-Handregler. Es kann 9999 Adressen verwalten und 21 Sonderfunktionen sowie 100 Magnetartikel schalten. Loknamen dürfen bis zu 16 Zeichen haben. Die Menüführung ist in englischer Sprache gehalten, dem Gerät liegt aber eine deutschsprachige Anleitung bei. Lieferumfang: Handgerät (inklusive Batterien), Befehlsstation mit Empfänger, Netzteil. Info: www.liliput.de.

HEICO ▸ *Ladegut für H0-Rungenwagen*

Das Kesseltank-Sextett auf Holzgestell eignet sich besonders als Ladegut für H0-Rungenwagen beispielsweise wie den Kbs 443 von Roco oder Märklin. Info: Hornby Deutschland GmbH, Steinschrotweg 7, 96450 Coburg, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124 E-Mail office@hornby-deutschland.de, Internet www.hornby-deutschland.de.

Modellbahn Aktuell

ARISTO-CRAFT ▸ *Großdiesellok Class 66 der HGK in 1:29*

Die Class66 von Aristo-Craft wird durch zwei Motoren auf allen Achsen angetrieben. Das auf Gartenbahngleisen fahrende Modell gefällt durch stimmige Gravuren und schöne Details. ESU fertigt für die Lok einen Sounddecoder, der über ESU- und Liliput-Fachhändler erhältlich ist. Der Vertrieb erfolgt über Liliput-Bachmann. Info: www.liliput.de.

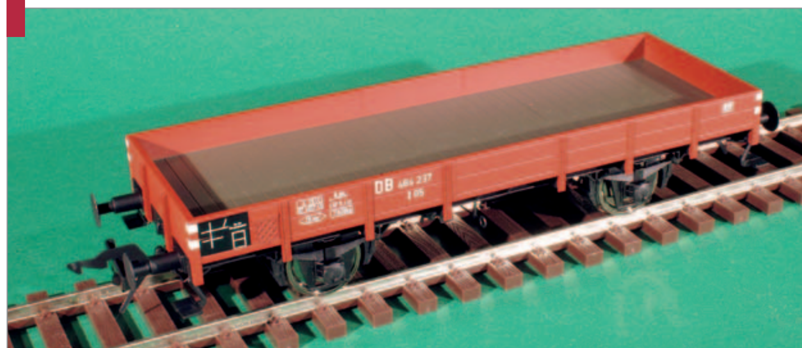


PREISER ▸ *Passanten in 0*



Unterschiedlich beleibte Passanten (Bild) sorgen für belebte Straßen und Plätze der Nenngröße 0. Auf und vor der H0-Bühne sind Pantomime, Pop-Star und Fan, jeweils in Klarsicht-Einzelboxen, am richtigen Platz. Info: Preiser GmbH, Postfach 1233, 91534 Rothenburg o.d.T., Tel. (09861)94800, Internet: www.figuren.de.

LENZ ▸ *X05 in 0*



Den Fuhrpark für Spur-0-Bahner erweitert Lenz mit dem beim Vorbild meist als Bahndienstwagen genutzten Niederbordwagen X05, der, wie die anderen Lenz-Fahrzeuge auch, nach der Epoche III beschriftet ist. Info: www.lenz-elektronik.de.

MÄRKLIN ▸ *Umbau-Dreiachserpärchen in H0*



Vor der Klassenreform waren die Vorbilder der H0-Umbau-Dreiachserpärchen zwischen Limburg und Wiesbaden unterwegs, die von den Göppingern als Paare von Dritter-Klasse-Sitzwagen C3yge, Dritter-Klasse C3yge und gemischtklassigem Wagen BC3yge sowie C3yge und kombiniertem Dritter-Klasse-Sitz- und Packwagen CPw3yge (Bild) geliefert werden. Das Schwerpunktthema Autofabrik greift die Köf II in Epoche-IV-Werkslokausführung des Sindelfinger Daimler-Werkes auf. In einem Display finden sich zum Thema Erntehilfe vier verschiedene Fahrzeuge (dreimal X05 mit Hanomag Kurier, Unimog oder Deutz-Traktor und ein Omm 52 mit Rübenladung). 30 Anlagenvorschläge auf C- und K-Gleis-Basis enthält die CD für PC-Software ab Windows 98. Weitere Systemvoraussetzungen unter anderen: CD-ROM-Laufwerk, Pentium II. Info: www.maerklin.com.

PIKO ▸ *NS-Hondekop in H0*

Der Hondekop genannte Elektrotriebwagen der niederländischen Staatseisenbahnen NS rollt als preiswertes H0-Hobbymodell in Epoche-III-Ausführung an. Die Wechselstromversion verfügt über einen lastgeregelten Decoder. Das G-Gleis-Sortiment ergänzen gebogene Gleise der Radien 3 und 5. Info: www.piko.de.

FKS ▸ *Kohlenkarre in N*

Kohlenkarren, seinerzeit üblich in Bahnbetriebswerken auf Sturzbühnen und beim Kohlenhändler, sind nun in der Baugröße N als Zweierpack lieferbar. Für die Gestaltung von Straßenrändern, Plätzen und Hofeinfahrten wurden die eckigen Kanaldeckel entwickelt. Der Neusilberumrüstsatz für Minitrix-Kühlwagen besteht aus Aufgängen, Griffstangen und Tritten. Info: Gerd Gehrmann, Tel. (02825) 100420, www.fks-modellbau.de.

KIBRI ▸ *Zeche Herbede in N*

Aus Förderturm mit Maschinenhaus und Kohlenwäsche, dem nicht einzeln erhältlichen Verwaltungsturm mit Übergang zur Zechenverwaltung samt Werkstatt besteht die N-Zeche Herbede. Gartenhäuser zur Laubenkolonie, das Modehaus, der „Preußische Hof" im Harz, ein Harzer Optiker-Geschäftshaus sowie Getränkekisten auf Paletten liefern die Ex-Böblinger für H0 aus. Ein Fabrik-Set mit Gründerzeit-Bauten ergänzt das Z-Sortiment. Mit dem Eigentümerwechsel ist die Kibri GmbH auch umgezogen. Die neue Adresse lautet: Kibri GmbH, Hörschweiler Str. 1, 72296 Schopfloch, Tel. (07443) 96750, Fax (07443) 9675112, Internet: www.kibri.com.

ADE ▸ *DB-Halbgepäckwagen in H0*



Für die DB-Epoche IIIb fertigt Willy Ade den chromoxidgrünen Halbgepäckwagen BD4üm (Bild) in exakt maßstäblicher Ausführung. Die ersten zehn Exemplare des Vierachsers wurden 1958 noch als BPw4ümg in Flaschengrün ausgeliefert, was bei der entsprechenden Variante natürlich berücksichtigt ist. Info: Ade-Eisenbahnmodelle, Kelterplatz 3, 72636 Frickenhausen, Tel. (07025) 911487, Internet: www.ade-eisenbahn-modelle.de.

VK ▸ *Kofferanhänger und Ballast-Trailer in H0*

Mit weiteren einachsigen Werbeanhängern, die in der realen Welt gern auf gut einsehbaren Brücken und an Parkplätzen abgestellt werden, erweitert Veit Kornberger sein H0-Sortiment: Die beiden Kofferanhänger werben für Zipfer- und Gösser-Bier. In Zinkgelb steht jetzt der fünfachsige Schwerlastauflieger der Firma ES-GE für H0-Einsätze bereit. Für die Forstwirtschaft derselben Baugröße ist der zwillingsbereifte Kurzholzanhänger mit Kotflügeln ein wichtiges Transportmittel. Info: Veit Kornberger Modellbahnzubehör, Beilscheider Weg 33, 40883 Ratingen, Tel. (02102) 66921, www.vkmodelle.de.

MODELLBAHN AKTUELL

CONRAD ELECTRONIC ▸ *Schienenbus-Garnitur in Z*



Exklusiv für Conrad Electronic hat Märklin die DB-Schienenbus-Garnitur VT98/VS98 mit geänderten Betriebsnummern und ohne Werbebeschriftung in der Baugröße Z (Bild) gefertigt. Motor- und Steuerwagen tragen im Gegensatz zur Katalogbeschreibung nicht Epoche-IV-, sondern späte Epoche-III-Anschriften. Info: www.conrad.de.

LANGMESSER ▸ *Hinterhaus mit Gewerbe in H0*



Der Resinbausatz bildet ein Hinterhaus mit Gewerbebetrieb nach. Die Frontseite zeigt Ziegelmauerwerk, die Brandmauern Rauputzstruktur. Info: Langmesser-Modellwelt, Am Schronhof 11, 47877 Willich, Tel. (02156)109389, www.langmesser-modellwelt.de.

WIKING ▸ *A4-Cabrio mit Verdeck in H0*

Das Winterwetter ficht den H0-Fahrer der Passat-Limousine (re.) nicht an und auch das im Gegensatz zum Passat mit einer im Schnee gut sichtbaren Signalfarbe leuchtende Audi-A4-Cabrio (li.) ist mit geschlossenem schwarzen Verdeck für die Jahreszeit gut gerüstet. Fehlen etwa die Winterreifen, kann man immer noch mit dem Touran als Taxi (Mitte) den Heimweg antreten. Noch zu Beginn der 70er-Jahre war der Käfer im motorisierten Streifendienst präsent. Der letzte seiner Art war der 1303, den die Berliner in der authentischen grün-weißen Lackierung realisierten. Info: www.wiking.de.



LEMATEC ▸ *Schweizer Dampflokomotive B3/4 in N*



Als feinst detailliertes Metall-Modell bietet Lematec die Schweizer Mehrzwecklokomotive Be 3/4 der SBB an. Das Modell wird ganz in Schwarz oder mit grauem Kessel (Bild, Museumslok) geliefert. Info: www.lematec.de.

RIETZE ▸ *Ford Transit in H0*

Als H0-Formneuheiten kommen jetzt verschiedene Versionen des 2006er-Vorbildmodells des Ford Transit mit kurzem Radstand zur Auslieferung: Als Bus und Kastenwagen, auch in Metallic-Lackierung, geht der Transporter an den Start. Eine weitere Formneuheit ist der Berliner H0-Doppeldeckerbus DN95 im Standarddesign der Berliner Verkehrs-Gesellschaft (BVG). In den neuen Metallic-Farbvarianten Anthrazit und Bronze rollt der Opel Vivaro als Kombi auf den H0-Asphalt. Info: www.rietze.de.

LIMA ▸ *Gedeckter Güterwagen in H0*

In die preiswerte Hobby-Produktlinie rückt der H0-Doppelstock-Personenwagen zweiter Klasse nach Vorbild der italienischen Staatsbahnen FS. Mit beweglicher Laderaumabdeckung ausgerüstet ist das H0-Modell des Selbstentladewagens Tdgs-z der DB. Im Gegensatz zur Katalogangabe handelt es sich freilich um einen Epoche-V-Waggon. Der ebenfalls wiederaufgelegte gedeckte Güterwagen Gmhs 55 weist dagegen die für die DB-Epoche III korrekten Anschriften auf. Info: Siehe Heico.

HÄDL ▸ *Trabant und W50/L in TT*

Den Trabant 500 in mehreren Ausführungen, darunter als Limousine mit zwei Farben (Bild), gibt es in Hädls TT-Laden. Desweiteren ist ein W50 mit Doppelkabine als Bautruppfahrzeug (Bild) im Angebot. Info: Tel. (038459) 31620, Internet: www.haedl.de.



BRAWA ▸ *Bayerische EG4x1/1 und DRG-Pwgi in H0*



Die gelungene E73 rollt nun auch in der Länderbahn-Ausführung als bayerische EG4x1/1 (rechts) an. Ebenfalls in feinster Detaillierung fertigen die Remshaldener den preußisch-stämmigen Packwagen Pwgi pr99 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Info: www.brawa.de.

MICRO-METAKIT ▸ *Zahnradlok T28 in H0*

In der bekannt aufwendigen Weise realisierte der Konstrukteur von Micro-Metakit die Zahnrad-Adhäsionslokomotive T28. Die bullige Maschine ist mit Fotografier-Anstrich (1922), als Erfurt 9101 (1923), als DRG-Lok 97401 in Olivgrün-Rotbraun sowie als DRG-Lok 97401 in Schwarz-Rot erhältlich. Info: Micro-Metakit, Tel. (0871)43457, Internet: www.micro-metakit.com.

SK-VERKEHRSMODELLE ▸ *Citaro des RNV*

Im Rhein-Neckar-Raum ist der moderne Mercedes-Citaro-Bus unterwegs, den SK-Verkehrsmodelle exklusiv anbietet. Info: SK-Verkehrsmodelle, Stefan Kaiser, Tel. (06221) 7273211, Internet: www.sk-verkehrsmodelle.de.

RITZER ▸ *EIB-Regioshuttle in H0*

Als Unterfrankenshuttle beschriftet, bietet Modellbahn Ritzer exklusiv den Bemo-Regioshuttle der Erfurter-Industrie-Bahn in H0 an. Das in zwei Betriebsnummern gefertigte Modell wird für Gleich-und Wechselstrom geliefert. Info: Modellbahn Ritzer, Tel. (0911)346507, Internet: www.modellbahn-ritzer.de.

POST-MUSEUMS-SHOP ▸ *Päckereiwagen in H0*

Scheinbar ein alter Bekannter: Als Vorbild für den Postmuseumswagen 2008 (Bild) diente ein noch bei der Deutschen Bundespost eingesetzter so genannter Päckereiwagen, die ab 1908 von der Reichspost beschafft worden waren. Das von Märklin exklusiv für den Post-Museums-Shop gefertigte H0-Modell kann laut Zuglaufschild auf Epoche-III-Anlagen nach norddeutschen Motiven vorbildgerecht eingesetzt werden. Info: www.post-museums-shop.de.



TRIX ▸ *Rheinpfeil-112 in H0, 185.1 in N*



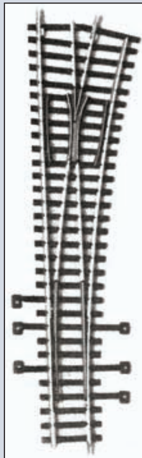
Den Rheinpfeil zwischen Dortmund und München, der geraume Zeit einen Aussichtswagen mitführte, bespannte 112 310-8, deren H0-Modell (Bild) den Betriebszustand der frühen 70er-Jahre wiedergibt. Vor allem für den modernen Güterverkehr auf N-Gleisen geht die Mehrzweck-E-Lok der Baureihe 185.1 in DBAG-Beschriftung an den Start. Diese Minitrix-Neukonstruktion wird in unserer nächsten Ausgabe noch näher beleuchtet. Info: www.trix.de.

MODELLBAHN AKTUELL

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 25 JAHREN: *Weichenselbstbau in H0*

Das Pilz-Gleis aus Sebnitz bot zwar eine Menge an Gleisgestaltungsmaterial, doch vorbildnahe einfache Weichen (EW), die auch zügig durchfahren werden können, gab es keine: Die EW gab es mit 15 Grad und sehr schlank wirkend 7,5 Grad, doch der Radius betrug in beiden Fällen nur 600 Millimeter. Karsten Flach und Manfred Scholz von der DMV-AG „Saxonia" in Dresden kamen auf die Idee, die Pilz-Innenbogenweiche (IBW) quasi geradezubiegen: Die Schwellenzwischenräume wurden mittels Rundzange gequetscht und somit verlängert. Das Ergebnis, vorgestellt im MODELLEISENBAHNER 2/1983, war eine EW mit 890 Millimetern Abzweigradius (Bild). Die Schienenteile mussten allerdings aus Schienenprofil, das als Meterware erhältlich war, für jede derartige Weiche neu angefertigt werden.



L.S. MODELS/ALPHA-TRAINS

Neuer Partner, neue Wagen

Wer schon länger auf die angekündigten Epoche-III-Reisezugwagen der DB von Alphatrains gewartet hatte, dürfte sich über diese Nachricht freuen: Die Produktion der Modelle hat begonnen, die Auslieferung ist für Anfang dieses Jahres avisiert. Zunächst werden bei Hobbytrain zwei Sets und ein Ergänzungswagen erscheinen: Die Sets enthalten je einen A4ümg-54 (1. Klasse, blau) und einen B4ümg-54 (2. Klasse, grün). Der Ergänzungswagen ist ebenfals ein B4ümg-54. Die Wagen erhalten unterschiedliche Betriebsnummern und sollen unter anderem folgende Ausstattung aufweisen: Federpuffer, gefederte Gummiwülste, sehr detaillierte Inneneinrichtung (auch farblich abgesetzte Details). Nähere Informationen und Bestellmöglichkeiten unter www.naumann-online.de und www.lemkekollektion.de.

MODELLEISENBAHN GMBH

Spende für 50 622

Während der „Adler"-Nachbau seine Restaurierung bereits hinter sich hat (siehe MODELLEISENBAHNER 1/2008) und sich viele Eisenbahnfreunde über dessen Rückkehr nach Nürnberg gefreut haben, warten andere Zeugen der Eisenbahntechnik, die beim Großbrand im Oktober 2005 stark beschädigt wurden, noch auf ihre Aufarbeitung. So geht es auch der Altbau-50 622. Modelleisenbahner trugen mit dazu bei, dass die Aufarbeitung dieser Maschine ein Stück näher rückt: Die Modelleisenbahn GmbH (Roco) legte 2006 ein Sondermodell der 50 622 in H0 auf. Pro verkaufter Lok gingen zehn Euro in den Spendentopf für die Wiederaufarbeitung des Vorbilds. Das Modell in Epoche-V-Ausführung mit authentischer Beschriftung ging mittlerweile 1685 mal über die Ladentische. Damit kamen 16 850 Euro zusammen. Die Aufarbeitung wird allerdings mit geschätzten 200 000 bis 300 000 Euro um einiges höher ausfallen. „Aber ein Anfang ist gemacht", sagte Reinhold Ott, Vertriebsleiter der Modelleisenbahn GmbH, und ergänzte: „Wir sind sehr glücklich, diesmal einen Beitrag zum Wiederaufbau der Original-Lok leisten zu können." Am 10. Dezember übergab Reinhold Ott in den Räumen des DB-Museums den Scheck über die erlösten 16 850 Euro. Museumsdirektor Jürgen Franzke dankte der Modelleisenbahn GmbH für deren Initiative: „Es ist für uns eine große Freude, wie sehr die Modelleisenbahner-Gemeinde Anteil nimmt und uns unterstützt. Wir nehmen das als Anstoß, unsere Restaurierungsbemühungen fortzusetzen."



Foto: H-Zwo-B

Roco-Vertriebsleiter Reinhold Ott (2.v.l.) übergab DB-Museumsdirektor Jürgen Franzke (2.v.r.) den Scheck zur Aufarbeitung der 50 622.



MESSE-KALENDER

26. – 27. JANUAR 2008:
Lipper Modellbautage, Bad Salzuflen, Messezentrum.

7. – 12. FEBRUAR 2008:
Internationale Spielwarenmesse, Nürnberg.

15. – 17. FEBRUAR 2008:
Erlebnis Modellbahn International, Dresden.

28. – 30. MÄRZ 2008:
Wunderwelt Modellbau, A-St. Pölten.

16. – 20. APRIL 2008:
Intermodellbau, Dortmund.

BEMO-REGIOSHUTTLE

Süd-Thüringen-Bahn

● Seit mehreren Jahren sind Regio-Shuttle auf den Strecken unterwegs, die von der Süd-Thüringen-Bahn (STB) bedient werden. Dabei gibt es nicht nur mindestens zweistündliche Verbindungen wie Erfurt – Meiningen, Eisenach – Meiningen – Sonneberg und Wernshausen – Zella-Mehlis: Zwischen Plaue und Erfurt wird mit den Zügen in und aus Richtung Meiningen und Ilmenau-Bad ein modernes Flügelzugkonzept exerziert. Insgesamt verfügt die STB über 32 Triebwagen. Seit kurzem gibt es ein Sondermodell des H0-Regioshuttles von Bemo. In einmaliger Sonderauflage wurden in Zusammenarbeit mit FS-Industrievertretungen Schwaikheim/ Schwarzenberg VT 116 und VT 120 in H0 aufgelegt. Die Modelle sind in Gleichstrom- und Wechselstromausführung im gut sortierten Fachhandel in Thüringen und Sachsen erhältlich.



Foto: G. Kühn

Der auch in H0 erfolgreiche Regio-Shuttle kommt als Sondermodell der STB in die einschlägigen Fachgeschäfte Thüringens und Sachsens.

MESSE MÜNCHEN

Links und rechts der (Modell-)Bahnstrecke

● Vom 1. bis zum 4. Dezember 2007 fand die 25. Internationale Modellbahn-Ausstellung turnusgemäß in München statt (im jährlichen Wechsel mit Köln). Ein Highlight waren die Ergebnisse des Modulbauwettbewerbs unter dem Motto „Links und rechts der Bahnstrecke" im Rahmen des längst etablierten Nachwuchsförderprogramms Modellbahn und Schule. Es beteiligten sich 22 Schulen aus sieben Bundesländern. Ergänzend wurde erstmals ein Bastelgarten angeboten, in dem Schulkinder ihr eigenes Minimodul unter Anleitung erfahrener Betreuer kostenlos bauen und mitnehmen konnten. Zahlreiche Anlagen in unterschiedlichen Spurweiten und auf teils allerhöchstem Niveau erzeugten um sich stets größere Zuschauertrauben. Selbstverständlich ließen sich die führenden Modellbahnhersteller und so mancher -händler (insgesamt 113 Aussteller) in passender vorweihnachtlicher Zeit die Gelegenheit nicht entgehen, um einige ihrer Produktneuheiten 2008 vorzustellen und an ihr Standardprogramm zu erinnern.



Stets umlagert waren die Ausstellungstücke von Branchenprimus Märklin.



Fotos (2): Alkofer

Highlight am Roco-Stand waren die Prototypen der mittels Digitaltechnik zu öffnenden Teleskophaubenwagen.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Nelly Palkies, Telefon (07524) 9705-40
Elke Noatnick, Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 20, gültig ab Heft 1/2007,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-18
Fax (0211) 690 789-80
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 45,40 €
Großes Abonnement 62,- €
Schweiz: Kleines Abonnement 93,20 sFr
Großes Abonnement 127,10 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5, 85386 Eching
Telefon (089) 319 06 - 0, Fax (089) 319 06 -113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen,
Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50,
IBAN DE 89360700500286011200,
Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 , BLZ 60000



Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422





DER FLIEGENDE LUDWIG

In jeder Hinsicht eine Ausnahmeerscheinung: Berufsfotograf Ludwig Rotthowe aus Telgte sieht die Bahn stets im Sucher.

Foto: Haucke



Foto: Gauß

DER ÜBERWEG IST DAS ZIEL

Schotter, Kopfstein, Asphalt: Michael Robert Gauß stellte den Bahnübergang in den Modellbauseminarmittelpunkt.

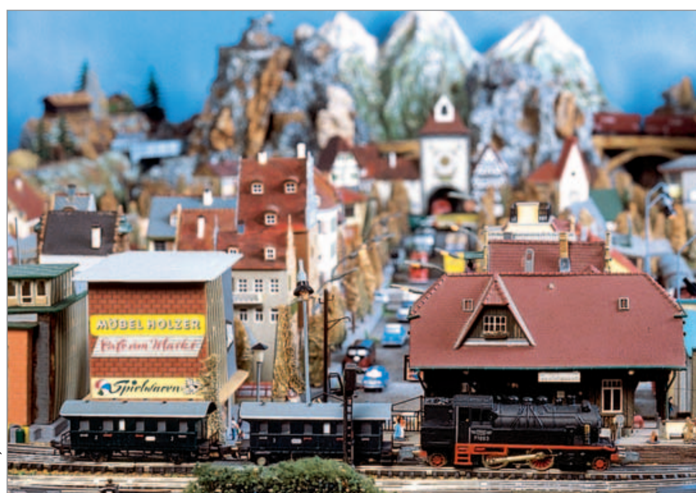


Foto: Hajt

LOBBERICH AUF DER SPUR DER MITTE

Vor 60 Jahren ging Rokal an den Start. Zum runden Geburtstag restaurierten Ralf und Richard Nolde ihre historische TT-Anlage.



Foto: Petrovitsch

BEMERKENSWERTES PROJEKT

Vor gut drei Jahrzehnten wurden die ersten Serien der bekannten Eurofima-Wagen geliefert.

Das März-Heft erscheint am **20. Februar** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

www.vgbahn.de

www.modelleisenbahner.de





Fotos: MEB-Archiv, Rainer Heinrich

KLEINKUNST IM BAHNHOFSUMFELD

Originell und handwerklich gekonnt: Auch die Wegweiser zu Schmalspurbahnhöfen gefallen.

Außerdem

Digitalisierung

Erst EMS, dann Selectrix: Erster Großserienanbieter eines Digitalsystems war Trix. Und Selectrix lebt!

Messe Nürnberg

Gags, Gerüchte, große Würfe: Brandaktuelle Informationen liefern wir aus der Franken-Metropole.

Endpunkt

Auf der Ostbahn, Teil 3: Von Königsberg nach Kaliningrad führt die Zeitreise in die russische Ostsee-Enklave.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.